

## 資料 2

# 光駅周辺地区の現状と課題について

### 目 次

- |   |                              |    |
|---|------------------------------|----|
| 1 | 上位・関連計画の整理                   | 1  |
| 2 | 光駅周辺地区の現状                    | 16 |
| 3 | 光駅周辺地区の課題                    | 38 |
| 4 | 光駅周辺の <sup>いま</sup> 現在を見るマップ | 42 |

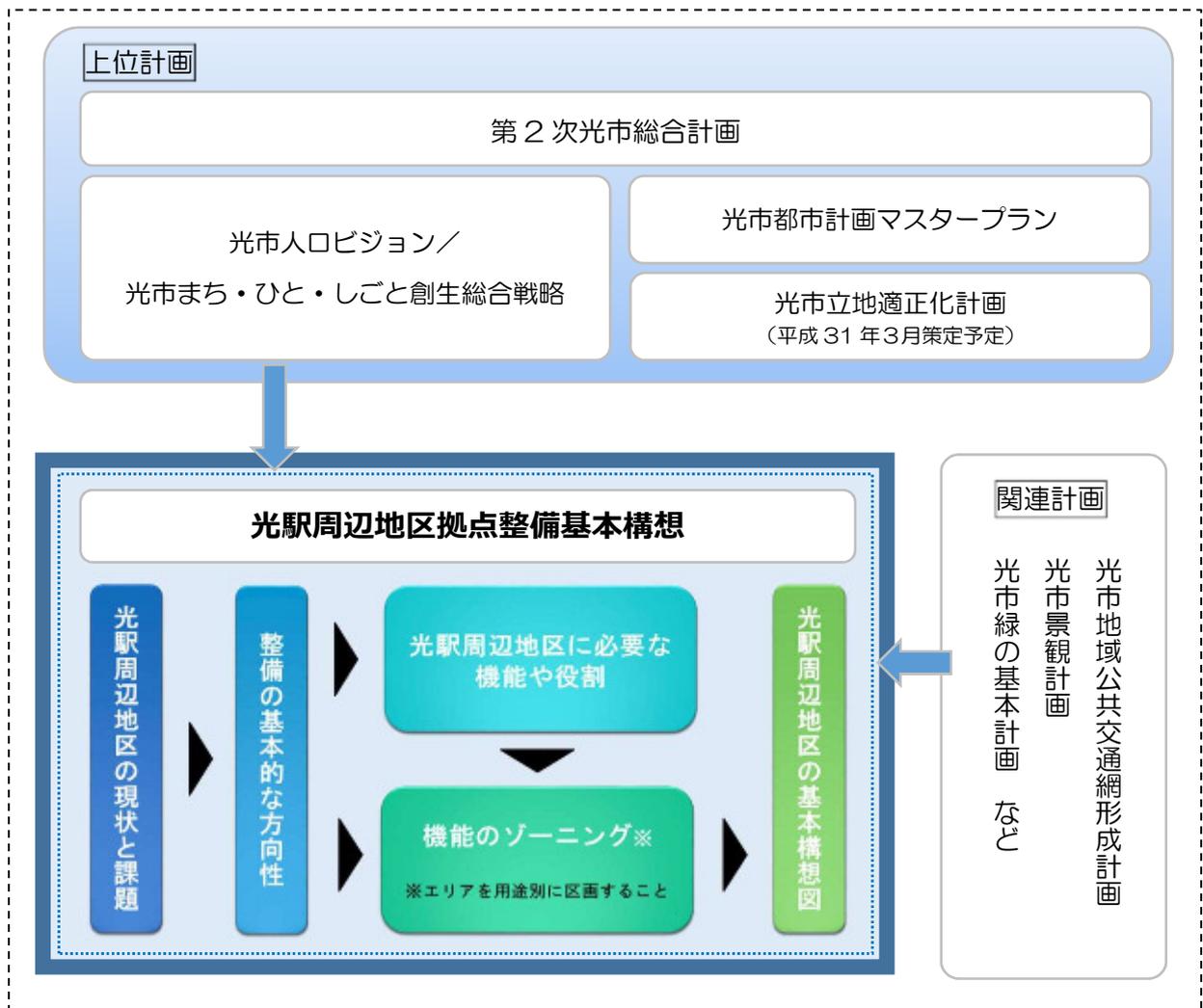
# 1 上位・関連計画の整理

## (1) 基本構想の位置付け

本基本構想は、「第2次光市総合計画（平成29年3月）」、「光市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年12月）」、「光市都市計画マスタープラン（平成24年3月）」及び「光市立地適正化計画（平成31年3月策定予定）」を上位計画とし、「光市地域公共交通網形成計画（平成29年3月）」などの関連計画を踏まえ、光駅周辺地区（以下、本地区とします）における拠点整備の方向性や全体像を示すものです。

ここでは、上位計画・関連計画で掲げるビジョンや本地区に関連する位置付け、課題や方針などについて、関連の深い部分を中心に抜粋し整理します。

図：上位・関連計画との相関



## (2) 上位・関連計画の整理

### ア 上位計画

#### 【第2次光市総合計画】

計画の基本情報			
策定年月日	平成 29 年 3 月	策定主体	光市
計画期間	平成 29 年度～33 年度	対象範囲	光市全域
本地区に関連する現状や課題			
<b>第6章 分野別計画</b>			
<b>○ 基本目標3 安全・安心に包まれて人が心ゆたかに暮らすまち</b>			
重点目標 1 心ゆたかに暮らすために			
政策 1 多世代共生社会の実現			
■ 高齢者や障害のある人、妊婦や子ども連れの人など、その人に応じたニーズに対応できるよう、まち全体におけるユニバーサルデザインのさらなる浸透を図りつつ、 <u>物理的なバリアフリーと心のバリアフリーの両立による共生社会を目指す必要があります。</u>			
<b>○ 基本目標4 自然と都市が潤いゆたかに調和したまち</b>			
重点目標 2 快適に暮らすために			
政策 1 時代にあった都市づくり			
■ 今後も引き続き、計画的な土地利用や都市形成を進め、 <u>地域ごとの機能集約による拠点化と、公共交通の再構築による拠点間のネットワークの充実を図るなど、時代の進展に対応した持続可能な多核連携都市づくりを進めていく必要があります。</u>			
政策 2 道路網の整備			
■ 国道 188 号を補完する虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備は、交通渋滞の緩和や市民の利便性の飛躍的な向上が見込まれることから、 <u>県との連携のもと、早期の全線開通に向けて一層の取組強化が求められています。</u>			
■ <u>ユニバーサルデザインの空間づくりを進めるとともに、コンパクトなまちづくりの観点から、車だけでなく、自転車や徒歩での移動にも配慮した整備を進める必要があります。</u>			
政策 3 公共交通ネットワークの構築			
■ 本市の玄関口である光駅においては、都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備や国によるバリアフリー化の推進など、駅及びその周辺を取り巻く環境に大きな変化が生じたことから、 <u>長期的な観点から拠点機能の強化に向けた検討が必要</u> となっています。			
政策 4 都市景観の形成			
■ 本市は、幽玄な石城山や母なる島田川、白砂青松の室積・虹ヶ浜海岸など、先人から受け継いだ山・川・海の豊かな自然や、古から脈々と受け継がれてきた伝統・文化など、その名のごとく光輝く美しい景観資源に恵まれています。			
■ <u>こうした景観資源を守り、育て、創出し、次世代に確実につないでいくことは、現在を生きる私たちの使命であり、市民、事業者、行政が一体となって良好な景観形成を進めていく必要があります。</u>			
<b>○ 基本目標5 産業の活力とにぎわいがゆたかに行き渡るまち</b>			
重点目標 1 生き生きと働くために			
政策 5 商業・サービス業の振興			
■ 今後も引き続き、 <u>既存の商業・サービス業の活性化に向けた支援とともに、増加が懸念されている空き店舗の活用や後継者の確保育成など、人口減少社会の中で生じている課題に対して、これまで以上の取組みが求められます。</u>			
■ <u>さらに、コンパクトシティ化など、まちづくりとも一体となった商業のあり方について、検討を深めていく必要があります。</u>			
重点目標 2 人が行き交い、にぎわうために			
政策 5 観光の振興と交流の促進			
■ 環境省の「日本の快水浴場百選」などにも選ばれる2つの海水浴場をはじめ、魅力あふれる観光資源が存在していますが、 <u>観光地としての全国的な知名度は低く、観光資源の魅力発掘や磨き上げが課題</u> となっています。			

## ○ 基本目標 6 市民参画と健全な行財政でゆたかさを創出するまち

### 重点目標 1 市民参画による都市経営のために

#### 政策 1 市民参画の推進

■ 市民参画のもとで、ゆたかさを求めて創意と工夫を凝らしたまちづくりの展開が求められています。

■ 市政全般にわたって、市民と行政との役割分担や連携・協働に関する認識の共有を図り、相互の信頼関係によって築き上げられた「チーム光市」の英知を結集したまちづくりを推進する必要があります。

### 重点目標 2 持続可能な都市経営の

#### 政策 2 行政基盤の確立

■ 「民間にできることは民間に」の視点から民間委託などを積極的に進め、市民サービスの向上と効果的・効率的な行政経営を、一層推進していく必要があります。

## 第 8 章 地域別整備計画等

### 1 地域別整備計画

#### 西部地域

■ 「光駅周辺地区」では、引き続き、潤い豊かな都市景観に配慮しつつ、交通結節点としての機能強化に努めるなど、市民の利便性向上やまちの賑わい創出を図っていく必要があります。

■ これに関連して、都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備促進、新光総合病院開院等も見据えた公共交通ネットワークの充実などにより、都市機能や交通結節機能の高度化が求められています。

図：地域別整備計画図  
－西部地域－



## 本地区に関連する方針や施策、事業など

## 第 5 章 光・未来創生プロジェクト

### 7 ゆきかう光！JR光駅の橋上化と交通ネットワーク強化プロジェクト

#### 【取組みの方向性】

人口減少社会下において、誰もが安心できる健康で快適な生活環境を維持し、持続可能な都市を実現するためには「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を踏まえた都市構造の転換が求められます。

その拠点となる JR 光駅のより一層の機能の向上や交通環境の高度化を進めるため、光駅の橋上化と駅周辺の開発に取り組むとともに、光駅を含めた市内全域の公共交通ネットワークの構築や幹線道路の整備に取り組みます。

#### 戦略的取組み 1 JR光駅の橋上化と周辺整備

各種施設の老朽化や移動等の円滑化が課題となっている JR 光駅の南北における一体的な拠点整備に取り組み、まちの玄関口にふさわしい都市拠点を創出します。

(具体的取組み)

- 鉄道事業者と一体となった JR 光駅の橋上化
- JR 光駅の周辺施設等のバリアフリー化
- JR 光駅周辺の交通結節機能の充実 など

#### 戦略的取組み 2 公共交通ネットワークの構築

「光市地域公共交通網形成計画」に基づき、市民生活や通勤・通学の利便性の確保・向上を図るため、市全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを構築します。

(具体的取組み)

- 新光総合病院への交通アクセスの整備
- 新たな公共交通サービスの調査研究 など

#### 戦略的取組み 3 幹線道路の整備促進

交通渋滞の緩和や市民の利便性の向上のため、国道 188 号を補完する都市計画道路等の整備を促進します。

(具体的取組み)

- 都市計画道路（瀬戸風線、川園線等）の整備促進 など

○ 基本目標 4 自然と都市が潤いゆたかに調和したまち

重点目標 2 快適に暮らすために

政策 1 時代にあった都市づくり

【施策展開の方向】

(3) 光駅周辺地区における拠点整備の推進

■ 本市の玄関口である光駅においては、都市拠点に相応しい都市機能の充実・集積を図るため、周辺環境の変化を踏まえて一体的な拠点整備を推進します。また、併せて光駅周辺地区のバリアフリー化に努めます。

政策 3 公共交通ネットワークの構築

【施策展開の方向】

(2) 交通結節機能の充実

■ 光駅周辺においては、拠点整備に併せて、駐車場や駐輪場をはじめとする交通結節機能の強化に資する整備を推進します。

第 8 章 地域別整備計画等

1 地域別整備計画

(3) 4 地域別の整備計画

西部地域

【整備の方向】

1 光駅周辺地区における都市機能の充実と集積

■ 都市拠点地区である「光駅周辺地区」において、JR光駅の橋上化の促進や周辺施設等のバリアフリー化、駅や駅駐車場を中心とした交通結節機能の充実を図るなど、まちの玄関口にふさわしい都市機能の整備を進めます。

■ また、白砂青松の虹ヶ浜海岸へと続く松林などの自然環境と都市環境が調和した「おもてなし」の心あふれる都市景観の形成を推進します。

【主要な事業例】

	年度					担当
	H29	H30	H31	H32	H33	
光駅周辺の拠点整備の推進	→					都市政策課 関係各課
光駅の交通結節機能の強化	→					商工観光課
虹ヶ浜海水浴場集客向上対策の推進	→					商工観光課

2 光総合病院の移転新築と都市の活力を支える産業の振興

■ 地域医療の基幹病院として、今後の急性期医療に対応できる良質な医療サービスを提供するため、光総合病院のひかりソフトパーク内への移転新築を進めるとともに、新病院への交通アクセスなど周辺環境の整備に努めます。

■ また、浅江・島田地区に集積する地場企業の活性化や、商工会議所や商店会との連携による地域の特性や魅力を活かした商業やサービス活動の活性化など、都市の活力を支える産業の振興に努めます。

【主要な事業例】

	年度					担当
	H29	H30	H31	H32	H33	
光総合病院の移転新築	→					病院局
虹ヶ丘森ヶ峠線、瀬戸風線の整備促進	→					道路河川課
川園線、船戸三太線の整備促進	→					道路河川課
光総合病院への交通アクセスの整備	→	→				病院局 商工観光課
地場産業の高度化支援	→					商工観光課
創業の支援	→					商工観光課
地域と一体となった魅力的な商業空間の形成	→					商工観光課

## 【光市都市計画マスタープラン】

プランの基本情報			
策定年月日	平成 24 年 3 月	策定主体	光市
計画期間	平成 24 年度～43 年度	対象範囲	光市全域
本地区の位置付け			
<p><b>第 3 章 都市づくりの目標</b></p> <p><b>3 将来都市構造</b></p> <p><b>(2) 多核連携型都市構造</b></p> <p>■ 「拠点地区」、「都市軸」、「ゾーン」の 3 つの要素で構成する「多核連携型都市構造」を形成し、地域特性の伸張を図り、相互に連携しあい、市域全体の一体的な発展を目指します。</p> <p>① 拠点地区</p> <p>○ 都市拠点地区</p> <p>■ 交通結節点や主要な都市機能が集積し、市民が集い交流する「市役所周辺地区」、「光駅周辺地区」、「岩田駅周辺地区」を位置付け、交通機能や環境整備を進め、都市機能の集積と高度化を図ります。</p> <p>② 都市軸</p> <p>○ 広域連携軸</p> <p>■ 高速道路や新幹線など高速交通網との接続や、隣接する周南・下松都市圏、柳井都市圏への広域的な移動性の向上のため、鉄道や国道 188 号、県道などを位置付け、連携の強化を図ります。</p> <p>○ 地域連携軸</p> <p>■ 拠点地区間を結ぶ国道 188 号や県道など主要な道路を位置付け、市民生活の利便性の向上や地域間の連携の強化を図ります。また、バス等の公共交通の充実を図るなど、複数の移動手段によるネットワーク化に努めます。</p> <p>○ 水辺の環境軸</p> <p>■ 室積・虹ヶ浜海岸に代表される海岸沿いや島田川、田布施川などを位置付け、保全を図るとともに、水辺を活かした憩いの場を創出します。</p> <p>③ ゾーン</p> <p>○ 住居ゾーン</p> <p>■ 良好な住環境を形成する地域を位置付け、地域の特性に応じた適切な居住環境を形成します。</p> <p>○ 商業・業務ゾーン</p> <p>■ 市役所周辺地区や光駅周辺地区、岩田駅周辺地区、島田市地区など、商業・業務機能が集積する地域を位置付け、市民の購買活動などの利便の向上を図ります。</p> <p>○ 自然環境保全ゾーン</p> <p>■ 優れた自然環境に恵まれた地域を位置付け、保全・保護に努めます。</p>			
<p>図：将来都市構造図</p>			

## 本地区に関連する現状や課題

### 第2章 都市の現状と課題

#### 4 都市の特性と主要課題

##### (1) 光市の特性

###### ③ 地域ごとに日常生活圏を形成している分散型都市構造

■ 本市は、市役所などの主要な行政機能は市域の中心部にあるものの、J R 光駅が市域の西端に位置するなど地理的制約や歴史的経緯もあり、公共・公益施設や商業機能、住宅地などの生活機能が地域ごとに集積し、日常生活圏を形成しています。生活圏間は、主要幹線道路である国道 188 号や県道で結ばれており、これらの幹線道路は、生活道路の役割も担っています。

###### ④ 3つの鉄道駅による広域アクセス

■ 市内の3つのJ R 駅を結ぶ鉄道路線は、市域の中心部を迂回するルートとなっています。このことは、分散型都市構造の要因の一つにもなっていますが、反面、内陸部における広域的なアクセスの利便性を高めています。

##### (2) 光市の主要課題

###### 【市民生活に関する課題】

###### ① 日常生活圏での生活機能の集積と連携

■ 分散型都市構造では、一つの生活圏に、行政機関や商業機能、医療・福祉機能など、全ての都市機能を集約することは困難なため、生活圏ごとに一定の機能を集約・整備し、集約できない機能については、他の生活圏との連携により補完しあいながら、市全体として機能の充実を図る必要があります。このように、地域ごとに生活インフラを集積するとともに、相互の連携を強化し、人・モノ・情報のネットワークを構築することが求められます。

■ アンケート調査においても、中心部の求心力の向上よりも地域の拠点性の向上に対する意向が高くなっており、地域における生活機能の集積が求められます。

###### 【都市基盤・施設整備に関する課題】

###### ③ 公共交通ネットワークの拡充

■ 超高齢社会の到来により、日常生活の移動の手段に制約を受ける市民が多くなることが予想されます。特に、急速に高齢化が進行している住宅団地もあり、今後、生活交通を確保することが求められます。

■ アンケート調査においても、バスや鉄道の使いやすさを求める意見が多くなっていることから、地域公共交通の充実が求められます。

###### ④ 公園や緑地などオープンスペースの確保

■ ライフスタイルの変化や余暇活動の多様化に対応するため、子どもから高齢者まで幅広い市民が生活にゆとりや潤いを感じる空間を確保することが求められます。また、次世代を担う「ひかりっ子」の健やかな育成のためにも、遊びを通じて心身の健康を増進し、豊かな情操を育む場を地域に確保することが重要と考えられます。

■ アンケート調査においては、身近な子どもの遊び場の整備・充実を求める意見が多い一方で、新たな公園や緑地の整備よりも既存の施設のリニューアルを求める意見も多いことから、地域のニーズや状況に応じた効果的なオープンスペースの確保が求められます。

###### ⑤ ユニバーサルデザインの考え方の導入

■ 超高齢社会の到来により、日常生活において制約や不安、ストレスを感じる人が増えることが予想されることから、高齢者や障害者を含む全ての市民が充実した日々を過ごすことができる都市づくりをこれまで以上に目指していく必要があります。このため、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、道路や公共施設等のハード面のバリアフリー化を進めるとともに、助けあいや支えあいの推進などソフト面も含めた「心のバリアフリー」等の施策を充実し、誰もが暮らしやすいまちの形成が求められます。

■ なお、アンケート調査においても、高齢者・障害者の生活のしやすさを求める意見が多くなっています。

### 第5章 地域別構想

#### 3 西部地域

##### (1) 西部地域の特性と課題

■ 本市の玄関口であるJ R 光駅や国道 188 号沿道の市街地には、商業機能や光総合病院などの公共施設が集積しています。都市拠点としての駅周辺地区に都市機能の集積を図り、都市のにぎわいと生活の利便性の向上が求められます。

■ 白砂青松の虹ヶ浜海岸は、市街地に近接してまとまりのある自然環境を有しています。また、中心部を流れる島田川の河口部に、市街地が形成されています。自然環境を保全するとともに、健康づくりと防災対策にも配慮した都市づくりが求められます。

#### (2) 西部地域の都市づくりに関する住民意向

■ 災害に強い都市づくりや公共施設等の使いやすさが求められており、地域の中学生は、まちの景観や中心部ににぎわいを重視した都市づくりを望んでいます。また、高齢者や障害者の生活のしやすさ、防災・防犯対策において、重点的な改善が求められています。

■ なお、商業地の土地利用の方向性について、駅周辺など中心部の求心力を高める人の割合が他の地域より高くなっているほか、良好な住環境等を守るため、建物の種類や高さを制限することが望ましいと考える人の割合も高くなっています。

### 本地区に関連する方針や施策、事業など

#### 第3章 都市づくりの目標

##### (2) 都市づくりの目標

###### ① 地域集約型都市づくり

■ 現在の分散型都市構造における地域のまとまりを活かしつつ、地域の拠点性を向上させる地域集約型都市構造への転換を目指します。

■ それぞれの拠点にふさわしい土地利用を展開します。また、これらの拠点地区を相互に連絡する道路の整備や公共交通ネットワークを構築するなど、アクセス機能の強化を図り、徒歩や自転車を中心とする歩いて暮らせるまちづくりを推進します。

■ なお、都市拠点や生活・交流拠点への各種都市機能を集約するため、公共施設の整備にあたっては、類似施設や周辺施設の集約・統合を目指していくとともに、拠点となる地区には、コミュニティ活動の拠点機能の整備・充実を進めるなど、ぬくもりのある地域社会の構築を目指します。

###### ③ 活力創出の都市づくり

■ 交通結節点である3つの鉄道駅は、鉄道とのその他の交通機関を「つなぐ」機能を有するだけでなく、人が「集まる」空間でもあるため、まちの拠点にふさわしいにぎわいや魅力の創出に努めます。

■ 室積・虹ヶ浜海岸など、市外内から多くの来訪者でにぎわう施設を有効に活用し、交流人口の増加を図り、地域の活力を創出する都市を目指します。

#### 第4章 分野別の方針

##### 2 土地利用の方針

■ 市街地においては、用途地域に代表される地域地区の制度を適切かつ効果的に活用し、産業基盤やまとまりのある商業エリアなど、都市の賑わいや活力を生み出す空間や、快適で安心して過ごすことのできる住居スペースなどを配置します。

###### (1) 市街地

###### 【商業地】

■ 都市拠点であるJR光駅周辺地区については、にぎわいの場を創出するため、本市の玄関口にふさわしい都市機能の充実を図るとともに、白砂青松の虹ヶ浜海岸と調和した都市空間を創出するため、土地の高度利用について調査・研究を行います。

##### 3 道路・交通体系の方針

###### (3) 公共交通ネットワーク

■ 広域的な移動手段である鉄道の3つの駅を交通結節点に位置付け、都市拠点又は生活・交流拠点としての機能の向上を図ります。

■ 自動車、自転車、バス、タクシー徒歩など、交通機関相互の連携機能の強化を図るため、主要な交通結節点については、「パークアンドライド」の観点から、駐車場・自転車駐車場の整備や、バス、タクシーとの接続を考慮した整備に努めます。

##### 4 水とみどりの方針

###### (1) 自然公園等

■ 瀬戸内海国立公園に指定されている室積・虹ヶ浜海岸等については、本市を代表する景勝地であり、保護に努めます。



## 【光市人口ビジョン／光市まち・ひと・しごと創生総合戦略】

ビジョン／戦略の基本情報			
策定年月日	平成 27 年 12 月	策定主体	光市
計画期間	平成 27 年度～31 年度	対象範囲	光市全域
本地区に関連する現状や課題			
<p><b>II 光市の現状と課題（人口ビジョンを踏まえた市全体の現状と課題）</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 人口減少の加速化と少子高齢化の進行</li> <li>2 自然減の拡大と社会減の流れ</li> <li>3 産業人口構造の移り変わりと第一次産業の後継者不足</li> </ol> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>人口減少や少子高齢化が、市全体の活力低下や人と人のつながりの希薄化をはじめ、民間・公共を問わず施設の廃止や縮小を招き、暮らしの安全・安心や利便性を低下させます。 また、経済の縮小が、まちの賑わいや活気、生活水準の低下を招き、勤労意欲にも影響します。 さらに、若い人を中心に、まちづくりの担い手を減らし、増大する社会保障費などが市財政に深刻な負担を与え、市民サービスへの影響が懸念されます。</p> </div>			
本地区に関連する方針や施策、事業など			
<p><b>IV 基本方向と基本戦略</b></p> <p><b>政策目標 1 産業振興と雇用の創出</b></p> <p>【基本戦略 1】「いきいきと働く“光のしごと”」商工業元気戦略          施策：創業と新しいチャレンジへの支援          ○事業所の進出や創業への支援の充実</p> <p><b>政策目標 2 都会からの移住促進と定住支援</b></p> <p>【基本戦略 1】「光」の発掘！発信！知名度向上戦略          施策：「光」を磨く！「光」を観たくなる基盤整備          ○室積・虹ヶ浜海岸の魅力の向上          ○公共的施設等のバリアフリーの推進</p> <p><b>政策目標 4 時代にあった都市経営</b></p> <p>【基本戦略 3】「光」が“光”であり続けるために「まちの再構築戦略」</p> <p>■ 急速な人口減少により、都市の低密度化が見込まれる中、利便性の高い生活を維持しつつ、さらに効率的な都市経営への転換を図ることが求められます。このため、コンパクトなまちづくりを一層推進するとともに、公共交通のネットワーク化と再構築を進め、持続可能な都市の実現に努めます。また、公共施設の再編や適正配置などにより、将来的な財政負担の軽減を図ります。</p>			
<b>施策</b>		<b>主要な事業例</b>	
<p><b>コンパクトシティの形成</b></p> <p>人口減少の中においても、誰もが安心して住み続けられるよう、都市機能の集約化とネットワーク化により、快適で便利な地域をつくります。</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○光駅を中心とした拠点整備の検討</li> <li>○地域集約型都市構造の検討</li> <li>○地域公共交通の充実</li> <li>○事業所の進出や創業への支援の充実（再掲）</li> </ul>	

## イ 関連計画

### 【光市地域公共交通網形成計画】

計画の基本情報																				
策定年月日	平成 29 年 3 月	策定主体	光市																	
計画期間	平成 29 年度～33 年度	対象範囲	光市全域																	
本地区の位置付け																				
<b>第 5 章 地域公共交通網形成にあたっての基本方針</b> <b>2 公共交通の果たす役割</b> <b>(1) 交通結節機能</b>		<p>図：本市の公共交通のイメージ</p>																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>場所</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">主要交通結節点</td> <td>●光駅</td> <td rowspan="3">主たる交通の拠点となり、主要幹線同士、主要幹線と幹線・支線の乗継が行われる</td> </tr> <tr> <td>●鳥田駅</td> </tr> <tr> <td>●岩田駅</td> </tr> <tr> <td>交通結節点</td> <td>●市役所前 ●室積コミュニティセンター付近</td> <td>市内の地域拠点となり、幹線・支線の乗継が行われる</td> </tr> </tbody> </table>	分類			場所	役割	主要交通結節点	●光駅	主たる交通の拠点となり、主要幹線同士、主要幹線と幹線・支線の乗継が行われる	●鳥田駅	●岩田駅	交通結節点	●市役所前 ●室積コミュニティセンター付近	市内の地域拠点となり、幹線・支線の乗継が行われる							
分類	場所	役割																		
主要交通結節点	●光駅	主たる交通の拠点となり、主要幹線同士、主要幹線と幹線・支線の乗継が行われる																		
	●鳥田駅																			
	●岩田駅																			
交通結節点	●市役所前 ●室積コミュニティセンター付近	市内の地域拠点となり、幹線・支線の乗継が行われる																		
<b>(2) 交通機関の役割</b>																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>交通機関</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">主要幹線</td> <td>●鉄道</td> <td rowspan="2">周辺都市との広域移動と市内移動を担う</td> </tr> <tr> <td>●路線バス</td> </tr> <tr> <td>幹線</td> <td>●路線バス</td> <td>主要交通結節点と交通結節点間の移動を担う</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">支線</td> <td>●路線バス</td> <td rowspan="4">主要交通結節点または交通結節点と居住エリア間の移動を担う</td> </tr> <tr> <td>●離島航路</td> </tr> <tr> <td>●地域内交通</td> </tr> <tr> <td>・デマンド型交通<sup>1</sup> ・コミュニティ交通<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>●一般タクシー</td> <td>ドア・ツー・ドアで地域、時間帯を選ばない移動を担う</td> </tr> </tbody> </table>	分類	交通機関	役割	主要幹線	●鉄道	周辺都市との広域移動と市内移動を担う	●路線バス	幹線	●路線バス	主要交通結節点と交通結節点間の移動を担う	支線	●路線バス	主要交通結節点または交通結節点と居住エリア間の移動を担う	●離島航路	●地域内交通	・デマンド型交通 <sup>1</sup> ・コミュニティ交通 <sup>2</sup>	その他	●一般タクシー	ドア・ツー・ドアで地域、時間帯を選ばない移動を担う	
分類	交通機関	役割																		
主要幹線	●鉄道	周辺都市との広域移動と市内移動を担う																		
	●路線バス																			
幹線	●路線バス	主要交通結節点と交通結節点間の移動を担う																		
支線	●路線バス	主要交通結節点または交通結節点と居住エリア間の移動を担う																		
	●離島航路																			
	●地域内交通																			
	・デマンド型交通 <sup>1</sup> ・コミュニティ交通 <sup>2</sup>																			
その他	●一般タクシー	ドア・ツー・ドアで地域、時間帯を選ばない移動を担う																		
本地区に関連する現状や課題																				
<b>第 4 章 本市における公共交通の課題</b> <b>1 公共交通ネットワークに関する課題</b> <b>(1) 都市構造の転換への対応</b>																				
<p>■ 本市は、市役所本庁や総合福祉センター（あいばーく光）、教育委員会など、<u>主要な行政機能は南部地域にあります</u>。また JR 光駅は西部地域に位置することや、東部地域では岩田駅周辺に行政機能等が<u>集約</u>されているなど、地理的制約や歴史的経緯もあり、公共施設や商業機能、住宅地などが地域ごとに集積して日常生活圏を形成している「<u>分散型都市構造</u>」となっています。</p> <p>■ 今後、本市では、土地利用や市街地整備、都市施設の配置や整備などを計画的に進めるとともに、人口減少下における持続可能な都市の実現に向け、居住や都市機能の立地等のあり方を示す「<u>立地適正化計画</u>」を策定し、「<u>地域集約型都市構造</u>」の形成を図ることとしており、公共交通についても、そうした将来的な都市の骨格構造を見据えた公共交通ネットワークを構築する必要があります。</p>																				
<b>(2) 地域に応じた公共交通サービスの確保</b>																				
<p>■ 平成 28 年 2 月に実施した「市民アンケート調査（以下「市民アンケート」という。）」において、「都市基盤や生活環境に関する取組みで必要だと思うこと」の質問に対し、「バスなどの公共交通網の充実・強化」を求める回答が 43.7%と、9 項目の中で、最も高い結果となった一方で、バス路線を利用する人は、全体的に減少傾向にあります。</p> <p>■ また、高齢化の進行に伴い、鉄道駅やバス停までの移動が難しい市民が増加することが見込まれることから、すべての市民が安心して移動できる公共交通サービスを安定的に確保するためには、バス路線だけでは困難な状況となっています。</p> <p>■ このため、利用実態や路線機能を踏まえ、<u>既存路線の運行ルートや運行ダイヤの見直し</u>とあわせ、<u>地域の特性に応じた効率的で利便性の高い移動手段の確保</u>が求められています。</p>																				

### (3) 交通結節環境と乗継利便性の向上

■ 平成 28 年 6 月に実施した「まちづくり市民アンケート調査」においては、「交通結節機能の充実」に対する満足度が 15.5%と低い結果になっており、鉄道とバス、あるいはバスとバスとの乗り継ぎや運行ダイヤの調整、さらには、乗継地点における待合環境などが十分でなく、乗り継いで移動する際に不便を感じている市民が多くなっていることが伺えます。

■ また、市内には、光駅、島田駅、岩田駅の 3 つの鉄道駅があり、それぞれ西部地域、北部地域、東部地域に位置しています。鉄道駅は、市内地域を結ぶ役割のほか、広域的なネットワークと繋ぐ主要な交通結節点となりますが、島田駅については、現在、路線バスの乗り入れがなく、光駅についても一部乗り入れていないなど、交通結節機能が十分ではありません。今後、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するためには、結節機能や環境の向上を図り、乗継にかかる利用者の利便性向上のための取組みを進める必要があります。

### (4) 光総合病院の移転新築等に伴う公共交通の結節

■ 光総合病院については、平成 28 年 9 月に実施した「公共交通に関するアンケート調査」においては、「よく利用する医療機関」に対する回答が 35.0%、「公共交通で行きたい医療機関」に対する回答が 39.9%と、両項目とも最も多い結果となっています。

■ 現在、光総合病院を光ヶ丘に移転する計画を進めており、また、光駅周辺地区において、都市機能の集積や高度化、さらには、瀬戸風線の開通や光駅の橋上化などが見込まれています。これにより、今後、市民の移動ニーズも大きく変わることが予想されることから、今後、こうしたニーズへの対応が求められています。

## 本地区に関連する方針や施策、事業など

### 第 5 章 地域公共交通網形成にあたっての基本方針

#### 3 計画の目標

##### 目標 1 効率的で利便性の高い公共交通網の整備

■ 本市の分散型都市構造という特性を踏まえ、バス路線や運行ダイヤを見直し、通院や買物、通勤・通学等の日常生活の場面で、市民が利用しやすい公共交通網の整備を目指します。

また、利用者が少ないバス路線は、新たな公共交通サービスへの転換等により、市民の利便性向上を図るなど、効率的で利便性の高い公共交通体系の構築を目指します。

##### 目標 2 利用しやすい交通結節点機能の充実

■ 主たる交通の拠点となる主要交通結節点をはじめ、市内の地域拠点となる交通結節点や利用者が多いバス停における待合環境を整えるとともに、スムーズな乗換えに向けてのダイヤ調整や乗継ぎに関するわかりやすい情報を提供するなど、初めて利用する人でも、安心して利用できる公共交通の環境づくりを目指します。

##### 目標 3 市民とともに守り支える環境づくり

■ サービスを提供する事業者や支援を行う行政だけでなく、利用者である市民も含め、公共交通に関わるすべての人々との連携により、本市の公共交通の現状等に関する情報を共有しながら、利用促進を図るなど、地域の公共交通を守り支える環境づくりを行います。特に、公共交通は利用者あつてのものであり、「公共交通を守り育てる意識」を醸成し、積極的な市民参画を促します。

### 第 6 章 目標を達成するための施策

#### 2 施策の内容

##### 【展開例 1】市内バス路線の再編

###### 施策例

- ① 光駅周辺における交通網の整備
- 支線の利便性向上のため、現行バス路線のダイヤ・経路を変更
- 光駅から「新光総合病院」までの交通アクセスの整備

##### 【展開例 5】交通結節点の環境整備

###### 施策例

- ① 光駅周辺
- 駐車場や駐輪場をはじめとする駅前広場の整備
- 光駅の橋上化の促進
- 光駅への新たな路線バスの乗入れの促進

##### 【展開例 8】わかりやすい乗継情報の提供

###### 施策例

- 主要交通結節点にバス路線案内板の掲示
- 乗降者が多いバス停に乗継時刻表の掲示

## 【光市景観計画】

計画の基本情報			
策定年月日	平成 26 年 2 月	策定主体	光市
計画期間	平成 26 年度～	対象範囲	光市全域（地先公有水面含む）
本地区に関連する方針や施策、事業など			
<p><b>第 3 章 良好な景観の形成に関する方針</b></p> <p><b>3 基本的な方針</b></p> <p>(1) 面的景観</p> <p>③ 市街地の景観</p> <p><b>土地利用に応じ、市民生活を支える景観づくり</b></p> <p>■ 市街化区域や用途地域を定めた市街地においては、都市計画の規制により、市民の暮らしを支える建築行為や開発行為などの様々な事業が適正に進められています。</p> <p>■ こうした住宅地、商業地、工業地などそれぞれの土地利用の制限に応じ、にぎわいや魅力、活力のある町並みの景観形成に努めます。</p> <p>(2) 軸的景観</p> <p>① 水辺の景観軸</p> <p><b>恵まれた自然と調和し、ふれあいのある景観づくり</b></p> <p>■ 瀬戸内海国立公園に指定されている室積・虹ヶ浜海岸は、本市を代表する美しい自然景観であり、海岸や松林を積極的に保全するとともに、これらと調和した景観形成に努めます。</p> <p>③ 道路の景観軸</p> <p><b>連続性や統一感があり、まちのシンボルとなる景観づくり</b></p> <p>■ 魅力的な都市空間の形成のため、国道 188 号や都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線など主要な幹線道路では、安全性に配慮しつつ、都市のシンボルとなる景観の創出に努めます。このため、標識類などサインの統一や無電柱化推進事業等の促進に努めます。</p> <p>■ また、市民や事業者との協働により、「緑の基本計画」で示した「彩りのみち」の創出を促進します。</p> <p>(3) 点的景観</p> <p>① 交流を促す景観</p> <p><b>まちの「顔」となり、人がつながる景観づくり</b></p> <p>■ 多くの人々が利用する駅や公共施設などの交流拠点は、来訪者をもてなす空間として、まちや地域の「顔」となる景観形成に努めます。</p> <p><b>4 地域別の方針</b></p> <p>(3) 西部地域</p> <p>② 景観形成の目標と方針</p> <p><b>自然とまちが調和した、景観の形成を目指す。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 虹ヶ浜海岸を保全し、周辺と調和した景観づくりに努めます。</li> <li>○ JR 光駅周辺は、都市機能の充実と虹ヶ浜海岸などの自然景観との調和に努めます。</li> <li>○ 国道 188 号などの幹線道路や「なぎさへの道」など、まちのシンボルとなる景観の創出に努めます。</li> </ul>			
<p>図：西部地域の景観資源等</p>			

## 【光市緑の基本計画】

計画の基本情報			
策定年月日	平成 24 年 3 月	策定主体	光市
計画期間	平成 24 年度～43 年度	対象範囲	光市全域
本地区に関連する現状や課題			
<p><b>第 2 章 緑の現状と課題</b></p> <p>4 緑の特性と課題</p> <p>(2) 光市の緑の課題</p> <p>② 都市の緑の課題</p> <p>■ 市民の憩いやスポーツ・レクリエーションの拠点機能をはじめ、居住環境の快適性の向上、災害時のオープンスペースなど、<u>多面的な役割を担う市街地の公園や緑地の機能整備が課題</u>となっています。市民アンケートにおいても、身近な子どもの遊び場に対する取組ニーズや、既存の公園施設のリニューアルの優先度が高くなっています。</p>			
本地区に関連する方針や施策、事業など			
<p><b>第 3 章 緑の基本方針</b></p> <p>2 将来像と目標</p> <p>(2) 目標</p> <p>② 緑を創るまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 公共施設や民有地の緑化を促進し、緑豊かな町並みをつくります</li> <li>○ 市民や事業者等との協働で、民有地の緑の保全・創出活動に取り組みます</li> <li>○ 緑を楽しむための施策を進めます</li> </ul> <p>3 将来構造</p> <p>(2) 緑の将来構造</p> <p>② 軸（彩りのみち、水辺の環境軸）</p> <p>■ 市街地の幹線道路や拠点に接続する道路を位置付け、街路樹や花壇、沿線の自然に緑により、彩りとにぎわいを創出します。</p> <p>■ 室積・虹ヶ浜海岸に代表される海岸沿いや島田川、田布施川などを位置付け、保全を図るとともに、水辺を活かした憩いの場を創出します。</p> <p>③ ゾーン（彩りのみち、水辺の環境軸）</p> <p>■ 優れた自然環境に恵まれた地域を位置付け、保全・保護に努めます。</p>			
		<p>図：将来構想図</p>  <p>図の凡例:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>緑の拠点</li> <li>彩りのみち</li> <li>緑の環境軸</li> <li>自然ゾーン</li> <li>緑の環境軸</li> <li>森林・丘陵ゾーン</li> <li>商業・業務ゾーン</li> <li>工業ゾーン</li> <li>水辺の環境軸</li> <li>自然環境保全ゾーン</li> </ul>	
<p><b>第 4 章 緑の配置方針</b></p> <p>1 機能別の配置方針</p> <p>(2) レクリエーション機能から見た配置方針</p> <p>③ 人が集いふれあう緑</p> <p>■ 観光交流機能を持つ虹ヶ浜の海水浴場やキャンプ場などは、人と人がつながる交流の場として、市外からも訪れやすく楽しめる環境の充実に努めます。</p> <p>④ 有機的に緑を結ぶ緑</p> <p>■ レクリエーションの利用効果を高めるため、「彩りのみち」をはじめ、公園等を相互につなげる道路の緑化や河川緑化の活用などを図り、有機的な緑のネットワーク形成に努めます。</p> <p>(4) 景観形成機能から見た配置方針</p> <p>① 市の代表的な景観を構成する緑</p> <p>■ 本市の代表的な景観である虹ヶ浜海岸の白砂青松の緑地景観などの保全に努めます。</p> <p>④ まちの景観を創造する緑</p> <p>■ 市街地の街路樹の維持管理に努めるとともに、公共施設や商工業地、家庭における花壇や生垣は、まちと自然が一体化した景観を生み出す緑として、市民や企業と協働で普及・促進を図ります。</p>			

## ウ 主要分野別の配慮すべき課題

拠点整備の推進にあたり、上位・関連計画から把握できる配慮すべき主要な課題や方針について、4つの分野別に整理します。

### ■ 土地利用や建物に関すること

#### 【第2次光市総合計画】

- ・ 計画的な土地利用や都市形成、公共交通網形成に基づく**多核連携都市づくり**
- ・ 都市拠点地区、交通結節点として**市民の利便性向上やまちの賑わいの創出**
- ・ 虹ヶ浜海岸など、市民、事業者、行政が一体となった**潤い豊かな都市景観づくり**
- ・ 自然環境と都市環境が調和した「おもてなし」の**心あふれる都市景観の形成**

#### 【光市都市計画マスタープラン】

- ・ 虹ヶ浜海岸をはじめとした**自然環境を保全するとともに、健康づくりと防災対策への配慮**
- ・ **災害に強い都市づくりや公共施設等の使いやすさ向上**
- ・ 高齢者や障害者の生活のしやすさや**防災・防犯対策の重点的な改善**
- ・ 商業地の土地利用の方向性について、**駅周辺など中心部の求心力向上**
- ・ 良好な住環境等を守るための**建物の種類や高さの制限に関する検討**
- ・ それぞれの**拠点にふさわしい土地利用の展開**
- ・ 虹ヶ浜海岸と調和した都市空間を創出するため、**土地の高度利用について調査・研究**

#### 【光市人口ビジョン/光市まち・ひと・しごと創生総合戦略】

- ・ 利便性の高い生活を維持しつつ、さらなる効率的な都市経営への転換を図るため、**コンパクトなまちづくりの推進と公共交通のネットワーク化・再構築により持続可能な都市を実現**

#### 【光市景観計画】

- ・ 住宅地、商業地、工業地など、それぞれの**土地利用の制限に応じた、にぎわいや魅力、活力ある町並みの景観を形成**

#### 【光市緑の基本計画】

- ・ 緑豊かな町並みに向けて、**公共施設や民有地の緑化を促進**

### ■ 都市機能に関すること (1/2)

#### 【第2次光市総合計画】

- ・ ユニバーサルデザインの空間づくりや、物理的なバリアフリーと心のバリアフリーの両立による**共生社会の実現**
- ・ 既存の**商業・サービス業の活性化に向けた支援や空き店舗の活用、後継者の確保育成など、商業・サービス業の振興**
- ・ コンパクトシティ化など、**まちづくりとも一体となった商業のあり方についての検討**
- ・ 都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備促進、新光総合病院開院等も見据えた公共交通ネットワークの充実など**都市機能や交通結節機能の高度化**
- ・ 虹ヶ浜海水浴場の観光地としての知名度向上に向けた**観光資源の魅力発掘や磨き上げ**

#### 【光市都市計画マスタープラン】

- ・ 集約できない機能については、**他の生活圏との連携、補完により、市全体として機能の充実**
- ・ 地域のニーズや状況に応じた**効果的なオープンスペースの確保**
- ・ ハード面とソフト面の両面からバリアフリーを推進し、**誰もが暮らしやすいまちの形成**
- ・ 都市拠点としての駅周辺地区に**都市機能の集積を図り、都市のにぎわいと生活の利便性の向上**
- ・ 公共施設の整備においては、**類似施設や周辺施設の集約・統合を目指すとともに、拠点地区には、コミュニティ活動の拠点機能の整備・充実を推進**
- ・ 多くの来訪者でにぎわう施設を有効に活用し、**交流人口の増加を図り、地域の活力を創出**

## ■ 都市機能に関すること (2/2)

### 【光市景観計画】

- ・ 駅などの交流拠点は、**来訪者をもてなす空間として、まちや地域の「顔」となる景観を形成**
- ・ **都市機能の充実**と虹ヶ浜海岸などの**自然景観との調和**

### 【光市緑の基本計画】

- ・ 多面的な役割を担う市街地の**公園や緑地の環境整備**

## ■ 交通に関すること

### 【第2次光市総合計画】

- ・ コンパクトなまちづくりの観点から、車だけでなく**自転車や徒歩での移動にも配慮した整備**
- ・ 公共交通の再構築による**拠点間のネットワークの充実**
- ・ 都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備や、バリアフリー化の推進など駅及びその周辺を取り巻く環境の大きな変化を踏まえた**長期的な観点から拠点機能の強化に向けた検討**
- ・ 都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備促進、新光総合病院開院等も見据えた公共交通ネットワークの充実など**都市機能や交通結節機能の高度化**（再掲）
- ・ **新病院への交通アクセス**など周辺環境の整備

### 【光市都市計画マスタープラン】

- ・ **生活交通の確保**とともに、バスや鉄道の使いやすさなど、**地域公共交通の充実**
- ・ アクセス機能の強化を図り、徒歩や自転車を中心とする、**歩いて暮らせるまちづくりを推進**
- ・ 「パークアンドライド」の観点から、**駐車場・自転車駐車場の整備**や、バス、タクシーとの**接続を考慮した整備**
- ・ J R光駅駐車場を機械化し、**交通結節点としての機能と利便性を向上**

### 【光市人口ビジョン/光市まち・ひと・しごと創生総合戦略】

- ・ 利便性の高い生活を維持しつつ、さらなる効率的な都市経営への転換を図るため、**コンパクトなまちづくりの推進と公共交通のネットワーク化・再構築により持続可能な都市を実現**（再掲）

### 【光市地域公共交通網形成計画】

- ・ 将来的な都市の骨格構造（「地域集約型都市構造」）を見据えた**公共交通ネットワークの構築**
- ・ 既存路線の運行ルートや運行ダイヤの見直しとあわせ、地域の特性に応じた**効率的で利便性の高い移動手段の確保**
- ・ 乗継や待合環境の向上など**利用者の利便性向上のための取組み**
- ・ 瀬戸風線の開通や光駅の橋上化などによる市民の移動ニーズなど、**市民ニーズへの的確な対応**
- ・ わかりやすい情報提供など、**初めて利用する人でも、安心して利用できる公共交通の環境づくり**

## ■ 協働や連携に関すること

### 【第2次光市総合計画】

- ・ **市民参画のもとで、ゆたかさを求めて創意と工夫を凝らしたまちづくりの展開**
- ・ 市民と行政との役割分担や連携・協働に関する認識の共有を図り、相互の信頼関係によって築き上げられた**「チーム光市」の英知を結集したまちづくりを推進**
- ・ 「民間にできることは民間に」の視点から**民間委託などを積極的に進め、市民サービスの向上と効果的・効率的な行政経営の推進**

### 【光市都市計画マスタープラン】

- ・ 市民自らが活躍し、暮らしやすいまちを形成するため、**協働型のまちづくりの具現化に向けた仕組みを構築**

### 【光市地域公共交通網形成計画】

- ・ 「公共交通を守り育てる意識」を醸成し、**積極的な市民参画を促進**

### 【光市緑の基本計画】

- ・ 公共施設や商工業地、家庭における花壇や生垣は、まちと自然が一体化した景観を生み出す緑として、**市民や企業と協働で普及・促進**

## 2 光駅周辺地区の現状

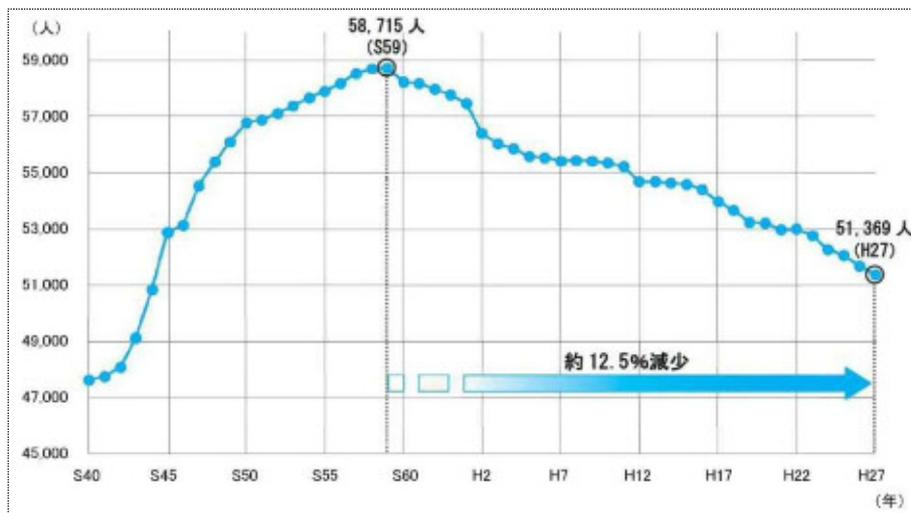
### (1) 人口の状況

#### ア 総人口・3区分別人口の推移

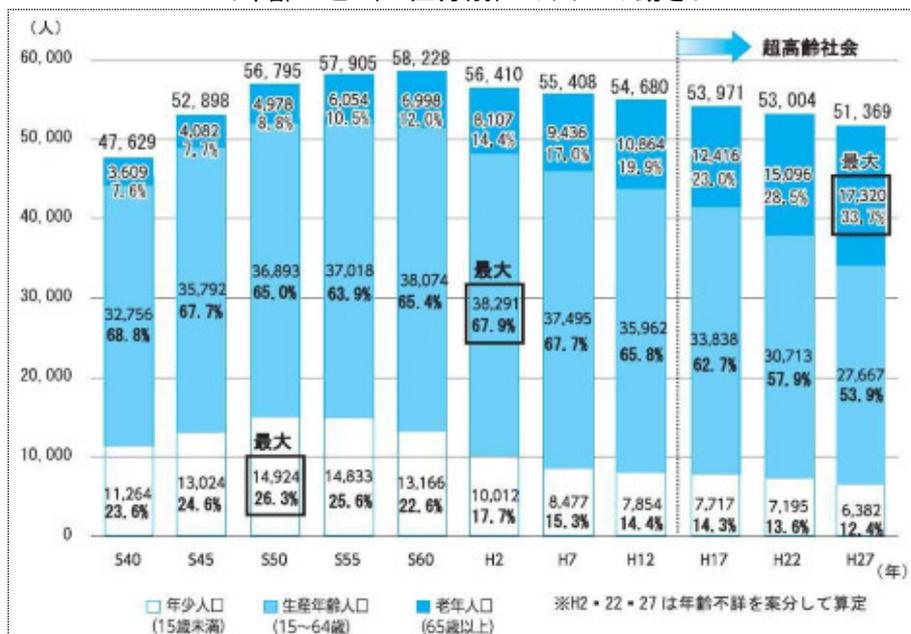
■ 本市の人口は、昭和 59 年の 58,228 人をピークに減少傾向が続いており、直近の平成 27 年国勢調査時点では 51,369 人となっています。

■ 人口減少と合わせて高齢化も進行しており、平成 17 年には超高齢社会を迎え、また、平成 27 年国勢調査時点では高齢化率（65 歳以上の割合）が 33.7%（全国平均 26.6%、山口県 32.1%）と高くなっています。また、生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（15 歳未満）は減少傾向が続いています。

<総人口の推移>



<年齢ごと（3区分別）の人口の動き>

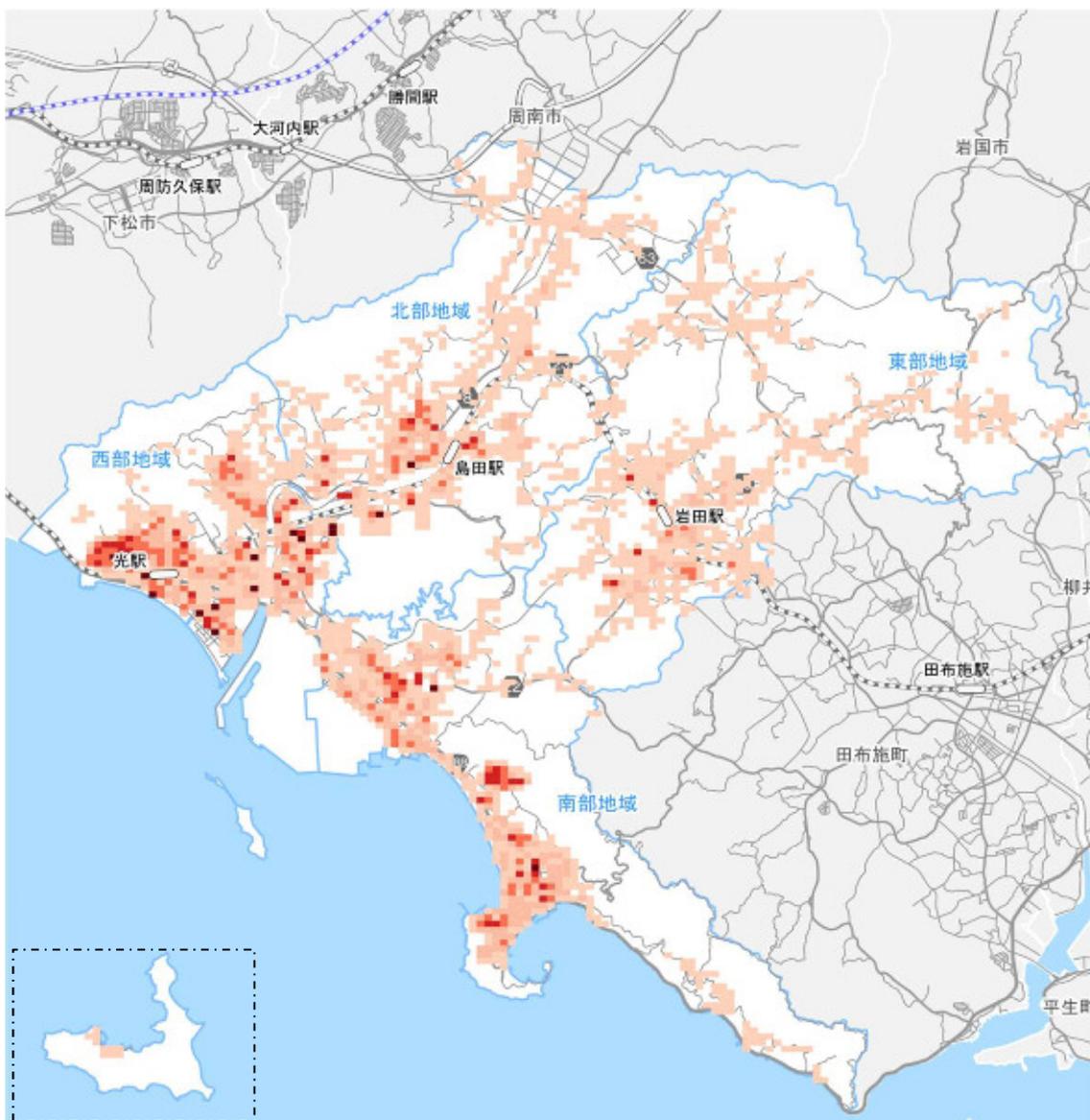


(出典) 第2次光市総合計画

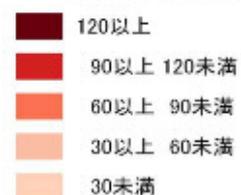
## イ 人口分布

- 本地区の北側には虹ヶ丘団地が形成されており、同団地には本市人口の約1割（5,000人弱）が集中しています。
- 本地区の南側にも居住地はありますが、公的施設用地や商業地としての利用も多くなっています。（後記「(2) イ 土地利用の状況」を参照）

<人口分布の状況>



100mメッシュ人口分布(人)



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

## ウ 人口推計

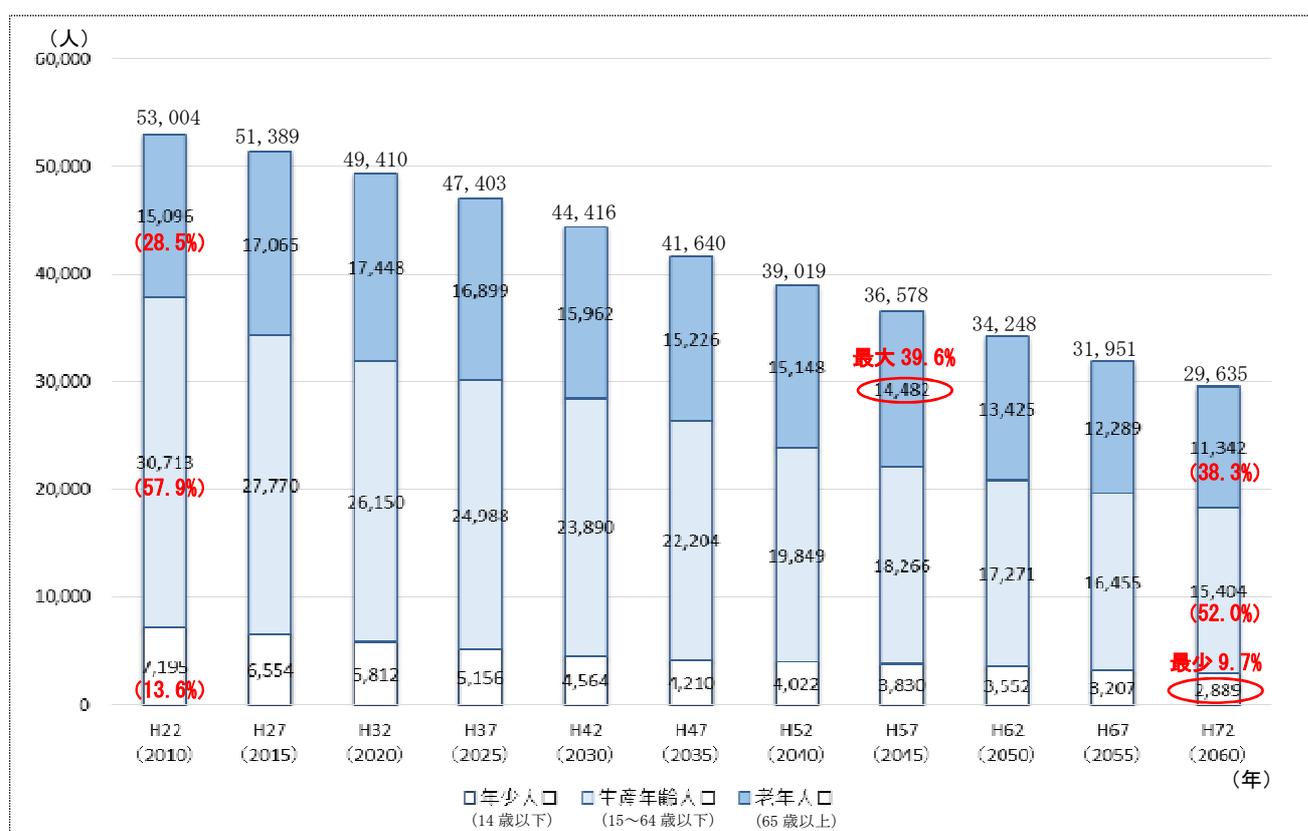
### (ア) 総人口・3区分別人口の推計

■ 総人口は、今後も減少の一途をたどり、平成 32 (2020) 年に 4 万人台、平成 52 (2040) 年に 3 万人台になるとともに、平成 72 (2060) 年には、現在の約半分に迫る 2 万人台になることが予測されています。

■ 高齢化率は、今後、平成 57 (2045) 年の 39.6%まで増加し、その後、緩やかに減少していくことが予測されています。

■ 年少人口の割合についても減少を続け、平成 72 (2060) 年には 10%を割り込むことが予測されています。

<総人口・3区分別人口の推計>



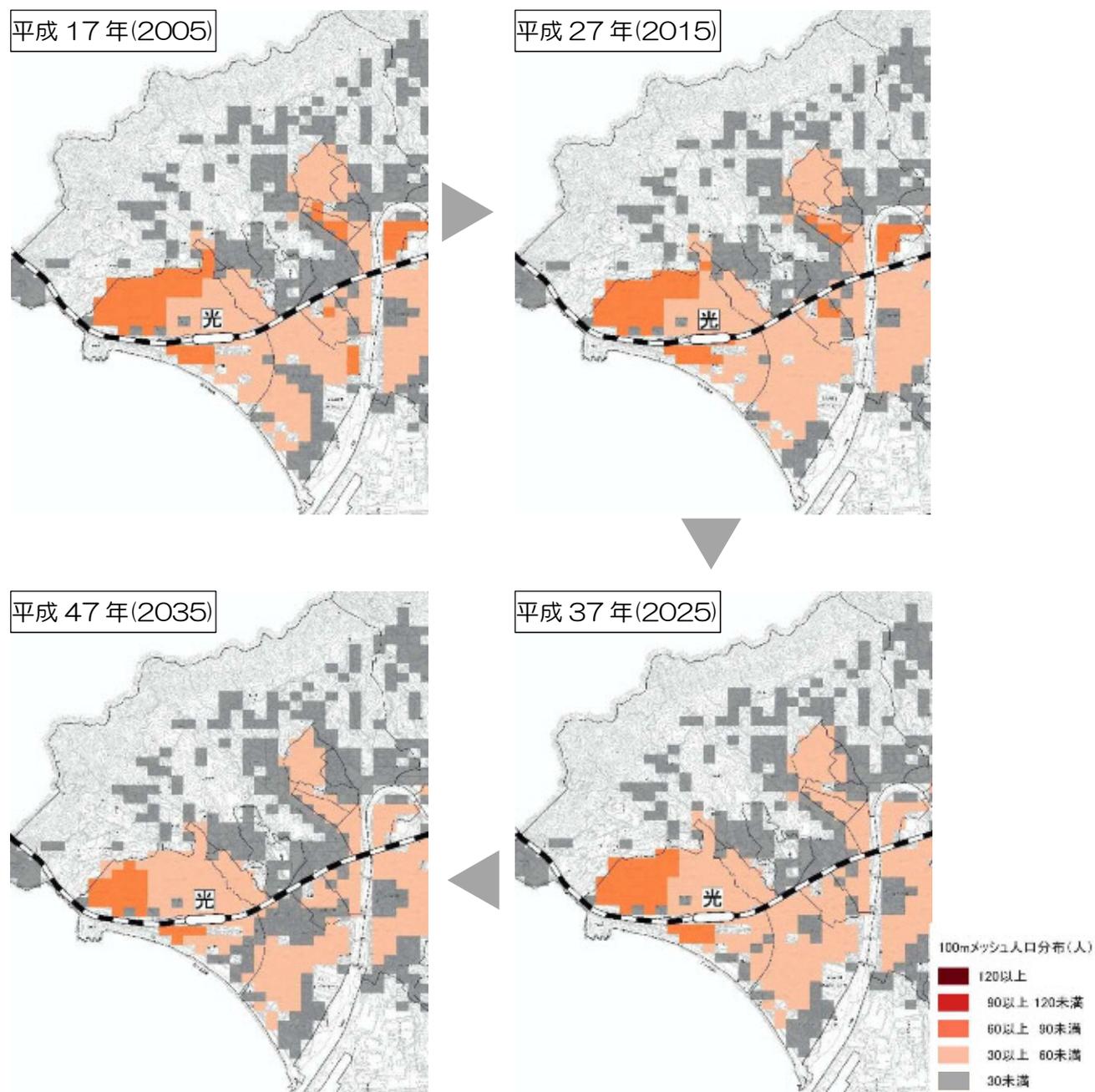
(出典) 光市人口ビジョン (「国立社会保障・人口問題研究所」の推計に準拠した推計)

### (イ) 人口メッシュ分析による推計

■ 平成 17 年から平成 47 年までの人口メッシュの変化をみると、平成 17 年は、100 メッシュ当たりの人口が 60 人以上 90 人未満や 30 人以上 60 人以下のエリアが広がっています。

■ 一方、平成 47 年の人口メッシュでは、特に虹ヶ丘団地で 60 人以上 90 人未満のメッシュが著しく減少し、市全体で 1 メッシュ当たり 30 人未満のエリアが広がっていることがわかります。

<平成 17~47 年の人口メッシュ>

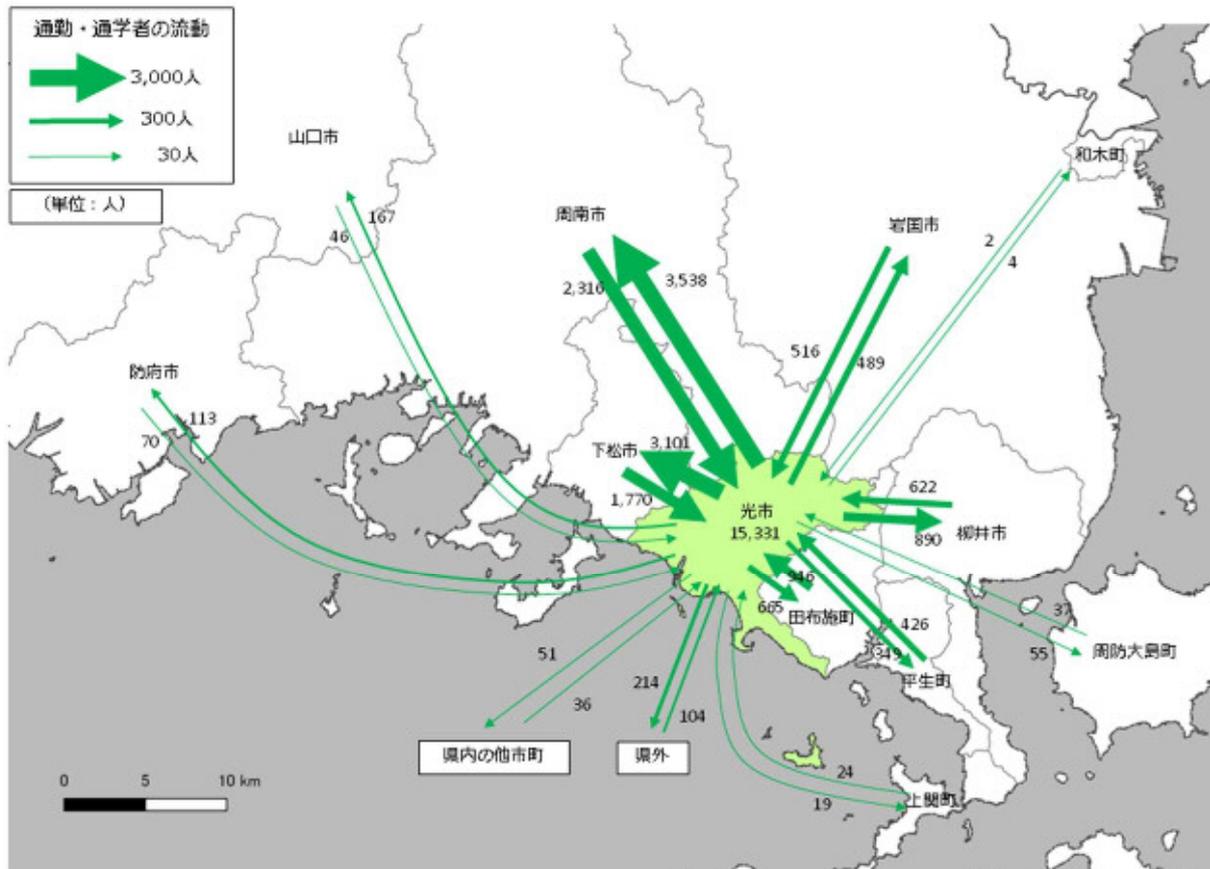


(出典) 国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計」から作成

## 工 通勤・通学による流入出

- 15歳以上の通勤・通学流動は、本市に隣接する周南市、下松市との流動が大きく、それぞれ流出人口が流入人口を上回っています。
- この他にも、田布施町、柳井市、岩国市、平生町との間で人口流動が多く、中でも、田布施町、岩国市、平生町との間では、流入人口が流出人口を上回っています。

### <通勤・通学の流動>



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

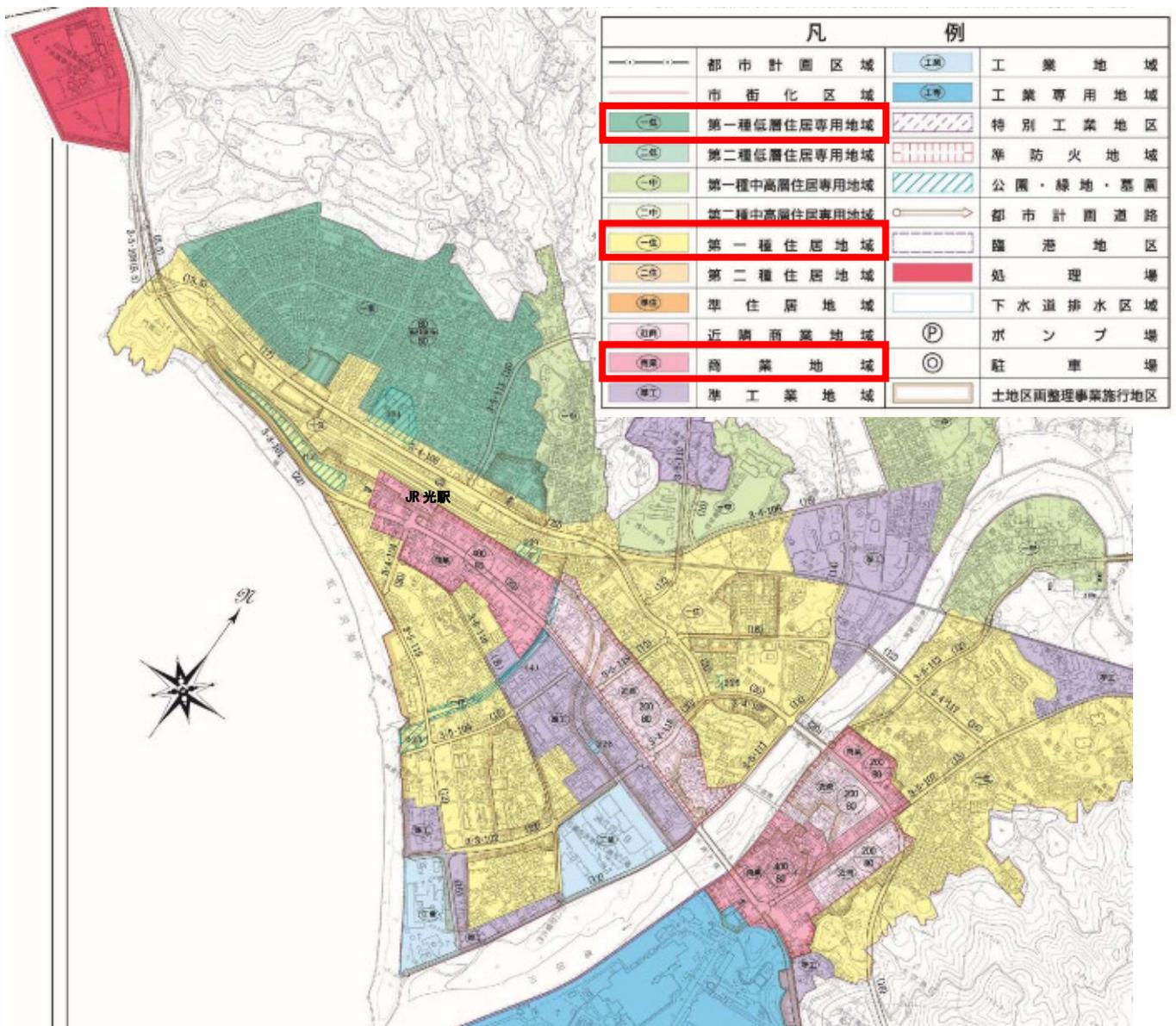
## (2) 土地利用や建物の状況

### ア 用途地域の指定の状況

■ JR山陽本線北側は、虹ヶ丘森ヶ峠線沿線の地域が第一種住居地域、その北側の地域が第一種低層住居専用地域に指定されています。

■ JR山陽本線南側は、主に第一種住居地域に指定されているほか、光駅から西の河原川までの国道188号沿線の地域は商業地域に指定されています。

<用途地域の指定の状況>

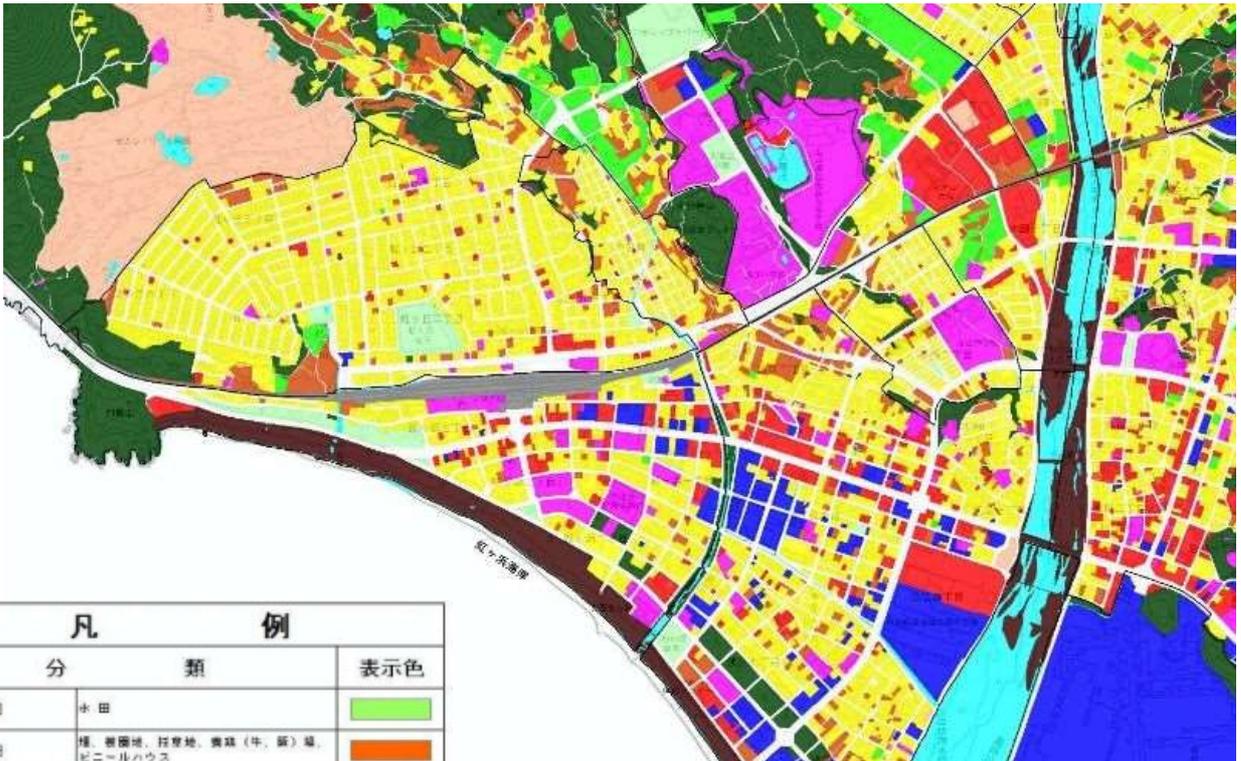


(出典) 周南都市計画(光市)総括図から抜粋

## イ 土地利用の状況

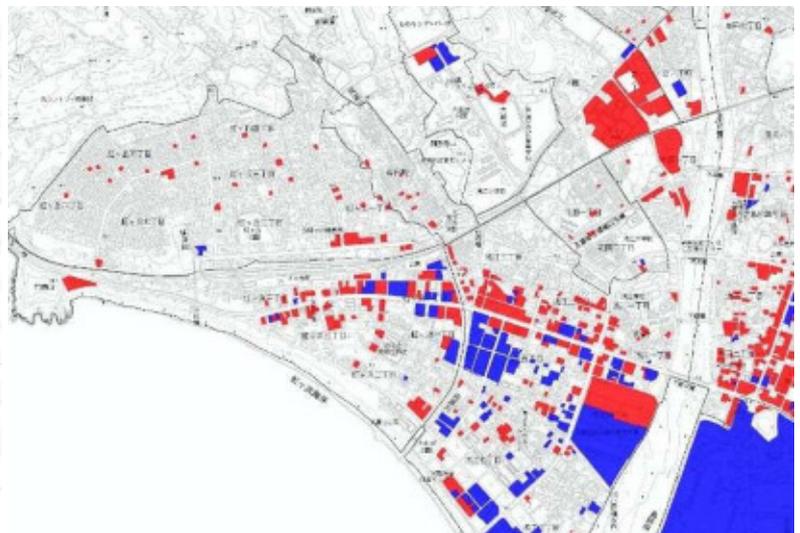
- JR山陽本線北側は、主に住宅用地として利用されています。
- JR山陽本線南側は住宅用地や公的施設用地、国道188号沿線は商業用地や工業用地として利用されています。JR山陽本線の南北には地形に高低差があり、光駅の南北の連絡は、老朽化が進む虹ヶ丘跨線（昭和42年建築）だけとなっています。
- 自動車での最寄りの連絡道路は、西の河原川沿いの道路（駅から約500m）となっています。

<土地利用現況図>



凡 例		表示色
分 類		
田	水田	緑
畑	畑、養蚕地、採草地、養鶏(牛、豚)場、ビニールハウス	オレンジ
山林	樹林地	濃緑
水面	河川水面、湖沼、ため池、用水路、池、灌漑水面	水色
その他の自然地	原野・牧野、荒地、乾草地、河川敷、河原、海辺、崖	茶色
住宅用地	住宅、共同住宅、店舗併用住宅、店舗併用共同住宅、作業型併用共同住宅	黄
商業用地	業務施設、商業施設、宿泊施設、娯楽施設、遊園施設、商業展示会施設	赤
工業用地	運輸倉庫施設、重工業施設、軽工業施設、サービス工場施設、室内工業施設、危険物貯蔵・処理施設	青
公的施設用地	官公庁施設、文教厚生施設(A)、文教厚生施設(B)、診療場、浄水場、火葬場、発電所、変電所	紫
道路用地	道路、駅前広場	白
交通施設用地	自動車ターミナル、立寄駐車場、鉄道用地、空港、港地	灰
公共空地	公園・緑地、広場、運動場、香典	薄緑
その他公共施設用地	街路施設用地	濃赤
その他の空地	空き工事中の土地、未利用地、平野貯留地、ゴルフ場	淡黄
市街化区域・用途地域界		赤線
都市計画区域		黒点線

<商業用地・工業用地のみ抜粋>



(出典) 都市計画基礎調査 (H24) から作成

## ウ 地価の状況

■ J R山陽本線北側の地価（虹ヶ丘三丁目 3236 番 104、調査地点番号 2）をみると、平成 29(2017)年は【47,000 円/1 m<sup>2</sup>】であり、平成 5(1993)年の【69,700/1 m<sup>2</sup>】から下落傾向が続いています。

■ また、J R山陽本線南側の地価（虹ヶ浜二丁目 16 番 8、調査地点番号 35）をみると、平成 29(2017)年は【44,600 円/1 m<sup>2</sup>】であり、平成 19(2007)年の【60,300 円/1 m<sup>2</sup>】から下落傾向が続いています。

### <地価の状況>



(出典) 都市計画基礎調査、地価公示、都道府県地価調査より作成

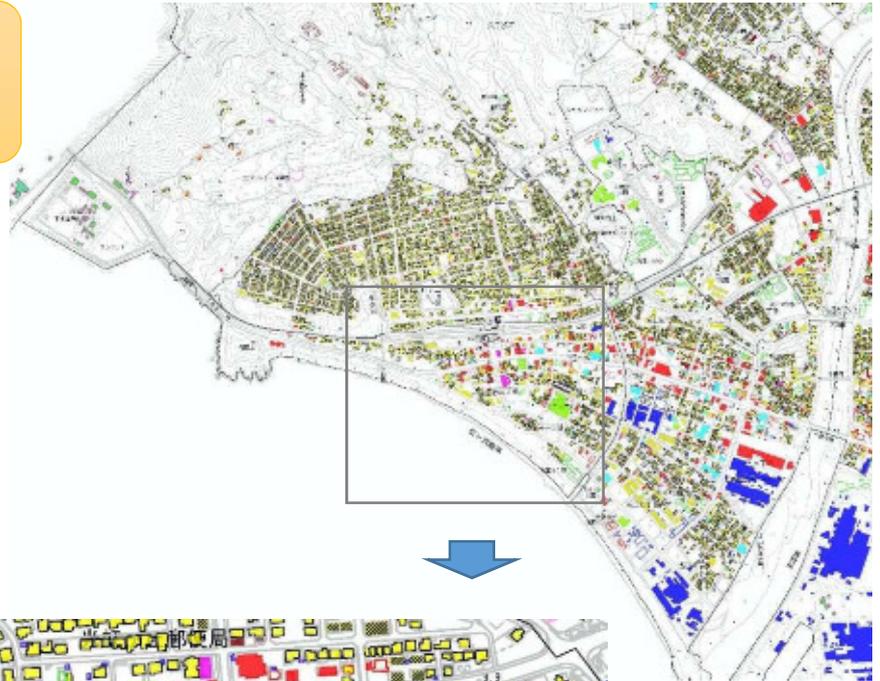
## 工 建物用途の状況

■ 土地利用の状況（上記2（2）イ）のとおり、J R山陽本線北側は住宅が集積しています。

■ 国道 188 号沿線地域は、住宅（共同住宅含む）の中に商業施設や宿泊施設、文教厚生施設などが点在しています。

<建物用途別現況図>

※文教厚生施設…建物の用途区分の一つで、各種学校や図書館などの教育関係施設や、病院・診療所、福祉施設などの厚生施設のことをいう。

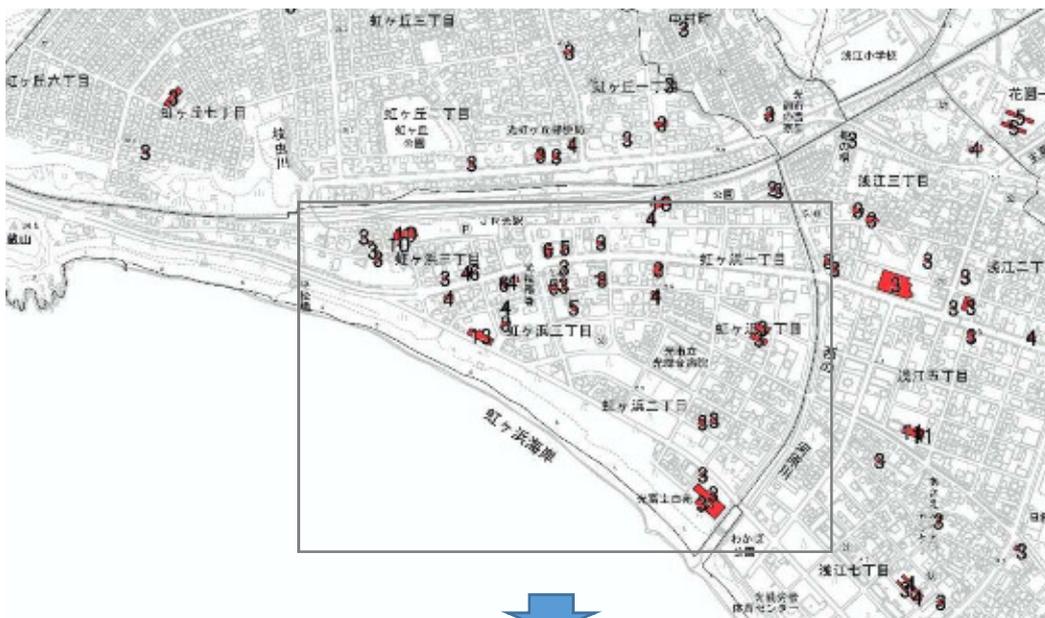


（出典）都市計画基礎調査（H24）から作成

オ 建物の高さの状況

- 光駅周辺の建物階数は、J R山陽本線北側が主に住宅用地として利用されていることから、概ね2階建て以下の建物となっています。
- J R山陽本線南側では、国道 188 号沿線において、マンションや宿泊施設、商業施設などの3階建て以上の建物がやや集積しています。

<3階以上の建物分布状況>



(出典) 都市計画基礎調査 (H24) から作成

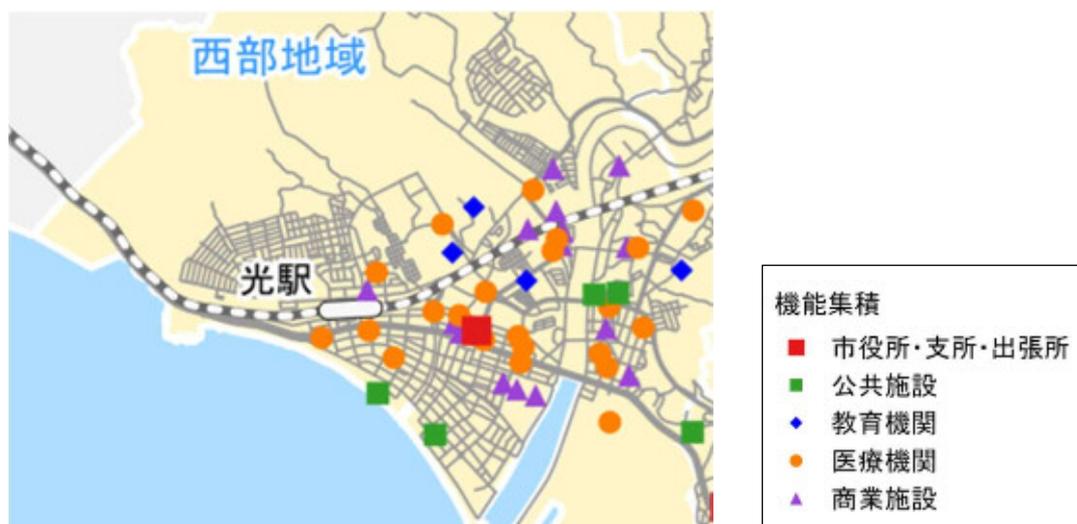
### (3) 都市機能の状況

#### ア 都市機能の分布状況

■ 光駅周辺には一定程度の「医療機能」が立地するとともに、J R山陽本線の北側には商業機能（スーパーマーケット）が立地しています。

■ このほか、国道 188 号沿線には、飲食店や宿泊施設、コンビニエンスストア、家電量販店などが立地しています。ただし、いずれの機能も“集積”している状況ではありません。

#### <都市機能の分布状況>



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

#### イ 安全・安心の状況

##### (ア) 防犯

■ 光駅前交番が立地しており、昼夜を問わず安心して駅周辺を利用できる状況です。

■ 一方で、夜間、特に駅舎周辺から外れた所では、照明が不十分なところも見受けられます。



##### (イ) バリアフリー

■ 光駅の構内へは、南側から徳山方面への利用について、スロープが設置されており、車いすでのアプローチが可能です。一方、北側から虹ヶ丘跨線橋を利用したアプローチ及び柳井方面への利用は階段のみで、車いす等での利用は困難な状況です。

■ 国道 188 号及び駅前交差点をはじめ駅周辺の各所に点字ブロックやベンチ、音声案内などが整備されていますが、整備されていない箇所も多く不十分な状況です。

■ 南口駐車場のうち 1 台は「やまぐち障害者等専用駐車場」として、障害者等が優先的に利用できる状況です。

■ 光駅周辺地区のその他のバリアフリー対応の施設として、光税務署や虹ヶ浜キャンプ場は多目的トイレが整備されています。

<バリアフリー状況写真（道路・歩道、点字ブロック、横断歩道、誘導音声など）>



国道 188 号南側  
(停止を示す点字ブロック (白色))



市道と国道 188 号の境界



市道と国道 188 号の境界



駅前交差点の音声案内



駅前交差点の休憩用ベンチ



駅前交差点



駅舎前の歩道



駅舎前の歩道



駅構内への点字ブロック



跨線橋昇降口(南口から)



跨線橋 (上部通路)



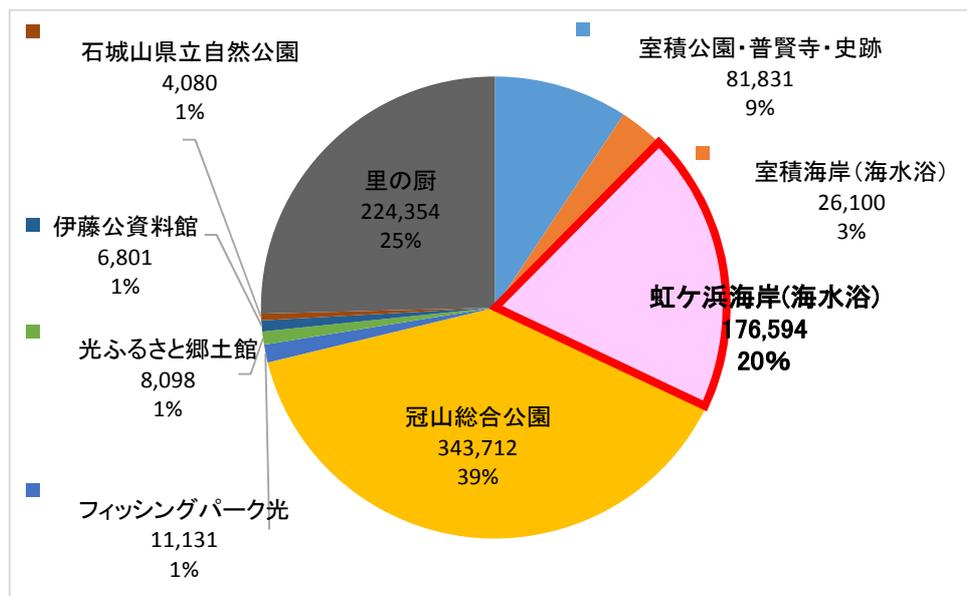
北口歩道から跨線橋

## ウ 虹ヶ浜海岸の観光客の状況

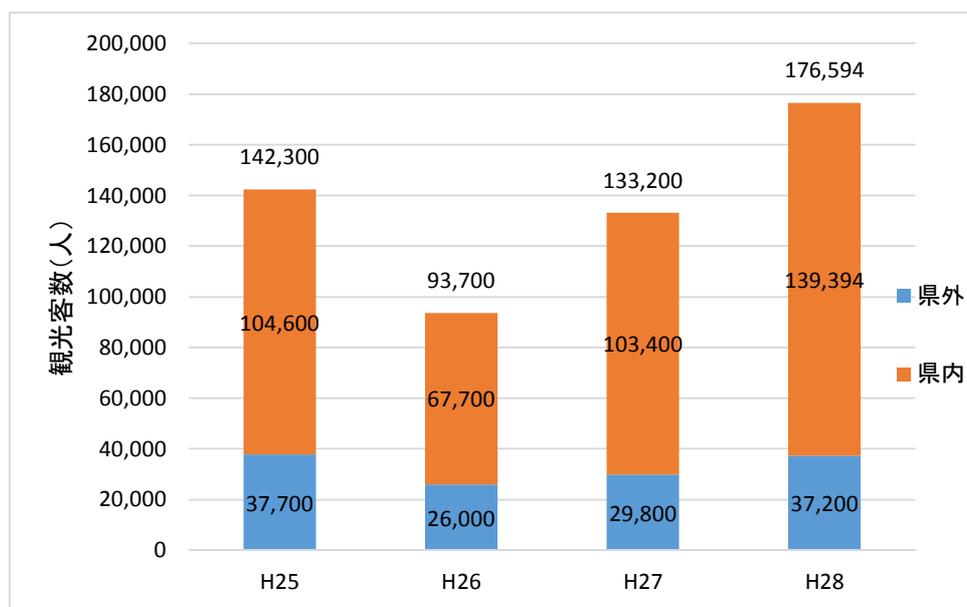
■ 本市の主要観光地である虹ヶ浜海岸への観光客数は、光市の観光客数のうち約2割を占めています。

■ 虹ヶ浜海岸への観光客数の推移をみると、平成28(2016)年が176,594人で、平成26(2014)年以降、増加傾向にあります。また、その観光客の約8割は県内から訪れています。

＜平成28年の観光地別観光客数の割合＞



＜虹ヶ浜海岸の観光客数の推移＞



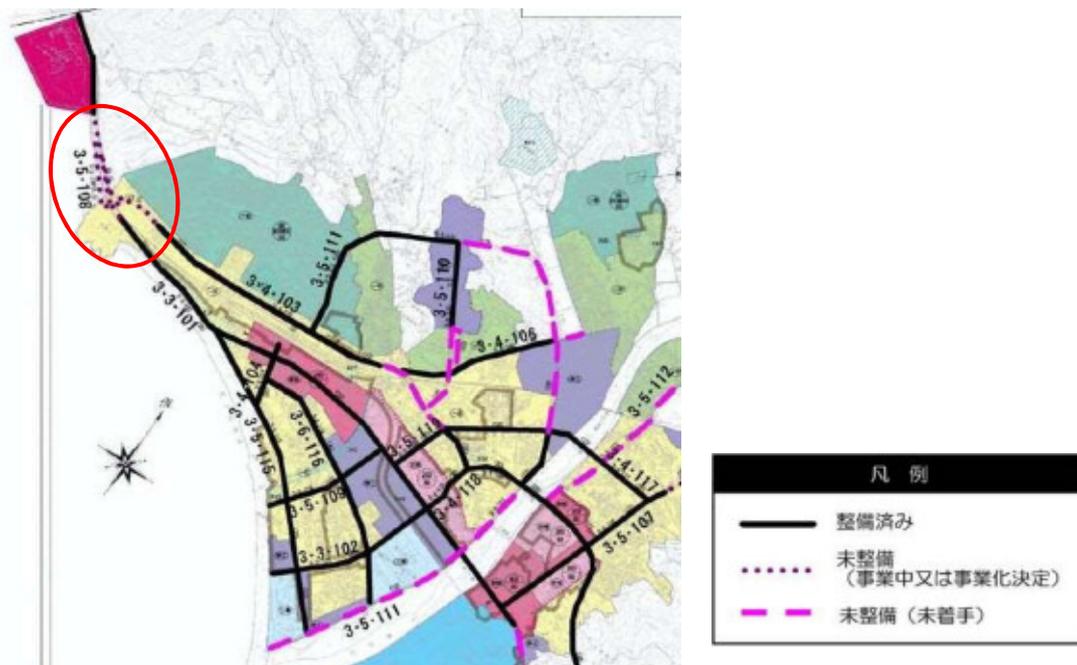
(出典) 山口県観光動向調査

## 工 周辺の動向

### (ア) 都市計画道路瀬戸風線の整備

■ 周南都市計画道路 3・5・108 瀬戸風線は虹ヶ丘森ヶ峠線と国道 188 号を接続する道路として、1 期区間と 2 期区間に分割して、県により整備が進められています。既に 1 期区間は整備済みで、今後概ね 10 年程度の開通を目安に 2 期区間の工事に取り組まれています。

<都市計画道路の事業状況>



(出典) 光市長期未着手都市計画道路の見直し方針

### (イ) 光総合病院の移転新築

■ 老朽化等が進行している光総合病院は、平成 31 年 2 月末の完成に向けて、光ヶ丘において建設工事が進められています。なお、光駅北口から病院までは約 1.1 km、車で約 3 分の距離です。

<現在の立地位置と移転先位置図>



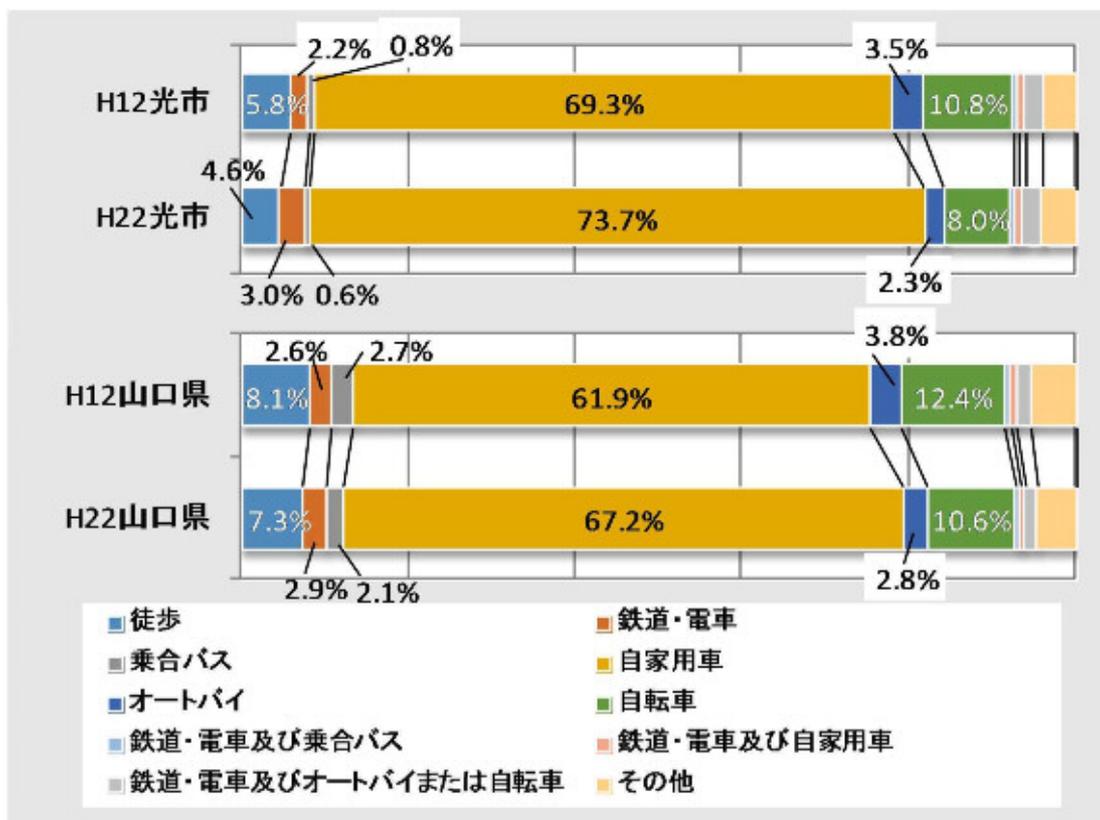
#### (4) 交通の状況

##### ア 交通手段

■ 国勢調査における通勤・通学の交通手段は、平成 22(2010)年時点、「自家用車」を利用する人の割合が 73.7%と、県全体 (67.2%) と比較して高い水準となっており、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年を比べると、その割合は増加しています。

■ 「鉄道・電車」は 3.0%で、県全体 (2.9%) とほぼ同値であるものの、「乗合バス」は 0.6%であり、県全体 (2.1%) を下回っています。

<通勤・通学の移動手段別の割合>



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

## イ 自動車、公共交通の状況

### (ア) 道路網・自動車交通の状況

#### a 道路網

■ JR山陽本線北側は虹ヶ丘森ヶ峠線が東西方向に整備されています。なお、虹ヶ丘森ヶ峠線の西側端部（虹ヶ丘六丁目）から国道188号へ接続する瀬戸風線の整備が進められています。

■ JR山陽本線南側は国道188号を主として、幅員8m以上の比較的の幅員の広い道路網が整備されています。

<道路網の状況>

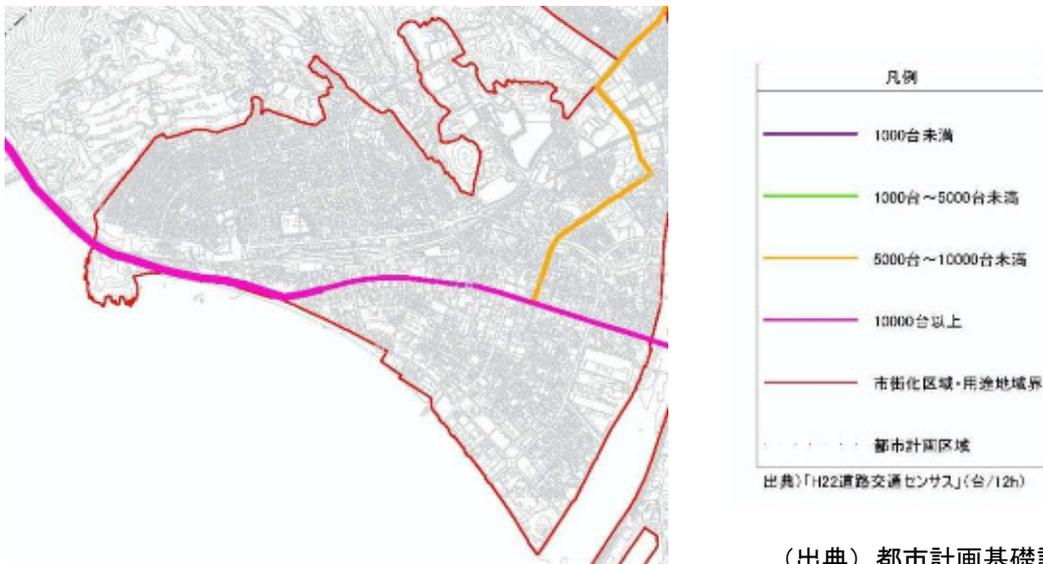


(出典) 都市計画基礎調査 (H24)

#### b 交通量

■ 主要道路の12時間交通量を見ると、本市内で交通量が10,000台/12h以上の道路は国道188号と島田市島田駅前線で、うち、国道188号が本地区を通過しています。

<交通量の状況>



(出典) 都市計画基礎調査 (H24)

(イ) 鉄道の状況

a 鉄道網

■ 本市は J R 山陽本線が東部、北部、西部を走り、本地区の光駅のほか、島田駅、岩田駅が立地しています。

<鉄道網の状況>



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

b 便数

■ 光駅における J R の営業時刻は上下線ともに 6 時台から 23 時台であり、概ね各時間帯 2 本程度運行されている状況です。

<市内の J R 山陽本線の運行便数>

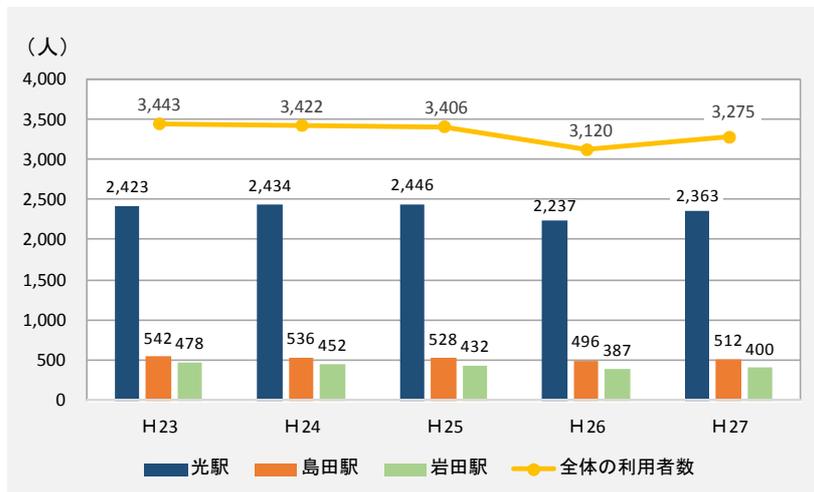
上り (柳井・岩国方面)	3 1 便
下り (徳山・防府方面)	3 3 便

(出典) 光市地域公共交通網形成計画から作成

c 利用者数

■ 光駅の日平均乗車人員は、近年約 2, 400 人/日で推移しています。

< J R 山陽本線の日平均乗車人員の推移 >



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

(ウ) 路線バスの状況

a バス路線網

■ 光駅を発着・経由するバスは、次の3路線があります。

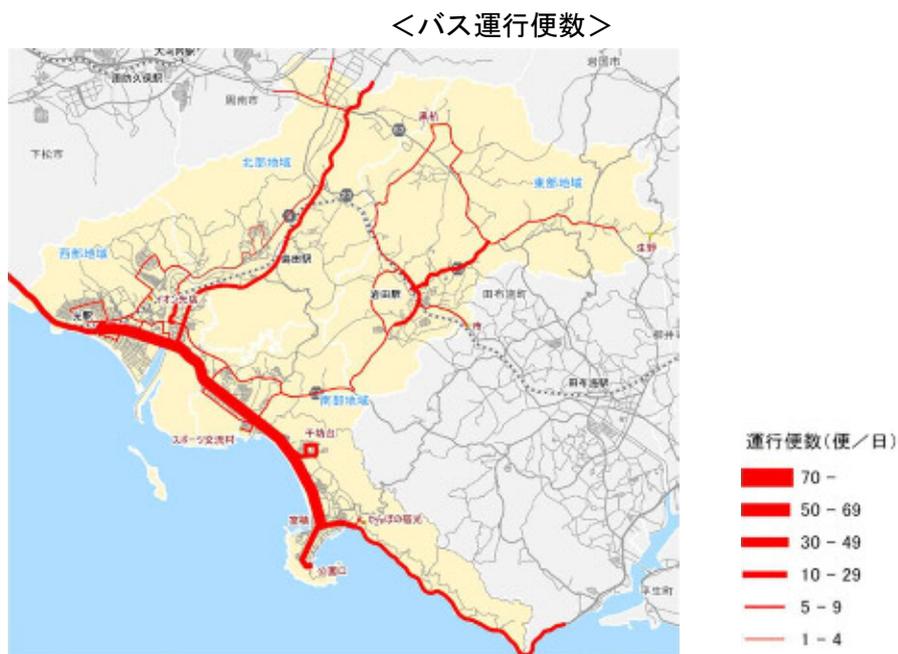
- ・下松・室積地区を結ぶ「光線」(中国ジェイアールバス(株))
- ・周南市・下松市と田布施町・平生町・柳井市を結ぶ「徳山駅⇄柳井駅」(防長交通(株))
- ・西部地域と南部地域の一部をまわる「ひかりぐるりんバス」(バスネットサービス(株))



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

b 便数

■ 光駅と室積方面を結ぶ路線の運行便数は、80 便/日を超えています。



(出典) 光市地域公共交通網形成計画

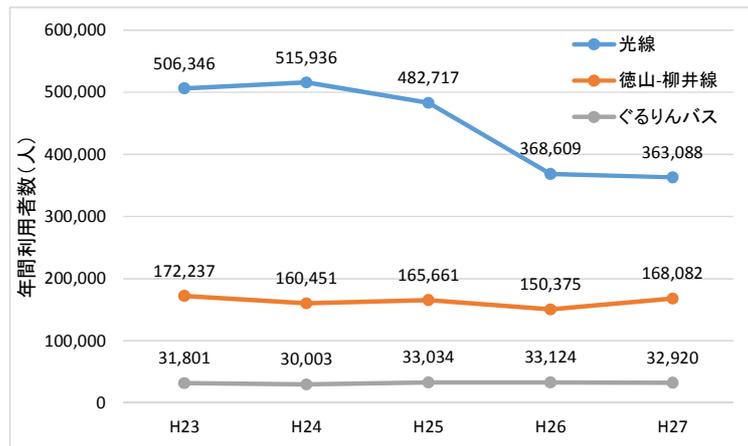
### c 利用者数

■ 光線（中国ジェイアールバス株）の利用者は、近年のピーク時である平成 24(2012)年から比較すると減少していますが、近年は横ばい傾向にあります。

■ 徳山⇄柳井線（防長交通株）は平成 26(2014)年～平成 27(2015)年にかけて微増傾向にあります。

■ ひかりぐるりんバス（バスネットサービス株）は横ばい傾向にあります。

＜バスの年間利用者人数の推移＞



（出典）光市地域公共交通網形成計画から作成

### d バス停の配置状況

■ 北口側には、ひかりぐるりんバス（バスネットサービス株）のバス停があります。

■ 南口側には光線（中国ジェイアールバス株）及び徳山⇄柳井線（防長交通株）のバス停がありますが、徳山⇄柳井線（防長交通株）は国道 188 号沿いにバス停があり、駅舎とは離れている状況です。

## ウ 駅前広場の交通状況

### （ア）駅前広場の交通関係施設

■ 北口には、バス停（専用の停車帯無し）、駐車場、自転車駐車場（以下「駐輪場」という。）、南口には、ロータリー、バス乗降場、タクシープール、駐車場、駐輪場（東西に 2 箇所）が整備されています。

### （イ）送迎車両、通過交通の状況

■ 送迎車両専用の停車スペースが無く、J R 発着時間やバス到着時間の前後には、南口はロータリーに、北口はバス停付近に送迎用の自家用車が多く停車し、特に朝夕などの混雑が見られます。

■ J R 山陽本線沿いの道路（国道 188 号より 1 路線北側）は、東側の西の河原川から西側の国道 188 号接続箇所まで信号がないため、国道 188 号の“迂回路”や“裏道”としての通過交通が存在しています。

(ウ) 駐輪場、駐車場の状況

a 駐輪・駐車可能台数

■ 光駅の駐輪場、駐車場の駐車可能台数は下図の通りです。

	駐輪可能台数	駐車可能台数
北口	308	81
南口	452	216
合計	760	297

b 駐輪場

■ 近年南側の駐輪場の日平均駐輪台数は 436 台であり、駐輪可能台数の 452 台に対して約 96%の利用率と、混雑しています。

■ 北側駐輪場は、目立った混雑はなく、十分な規模を有している状況です。

<光駅(南側)駐輪場の利用状況>

年度		光駅(南側)駐輪場							
		駐輪場内		歩道上		その他(駐輪場付近)		計	
		自転車	バイク	自転車	バイク	自転車	バイク	自転車	バイク
H26	合計	53,826	536	27	3	24	3	53,877	542
	日平均	441	4	0	0	0	0	442	4
H27	合計	45,113	622	919	23	1,464	6	47,496	651
	日平均	373	5	8	0	12	0	393	5
H28	合計	57,102	563	34	0	17	2	57,153	565
	日平均	475	5	0	0	0	0	475	5
H26~28 年度間	合計	156,041	1,721	980	26	1,505	11	158,526	1,758
	日平均	430	5	3	0	4	0	436	5

※土日祝を除いた日に2箇所ある駐輪場を交互に集計実施したもの。

※西側、東側の合計

(出典) 光市都市政策課

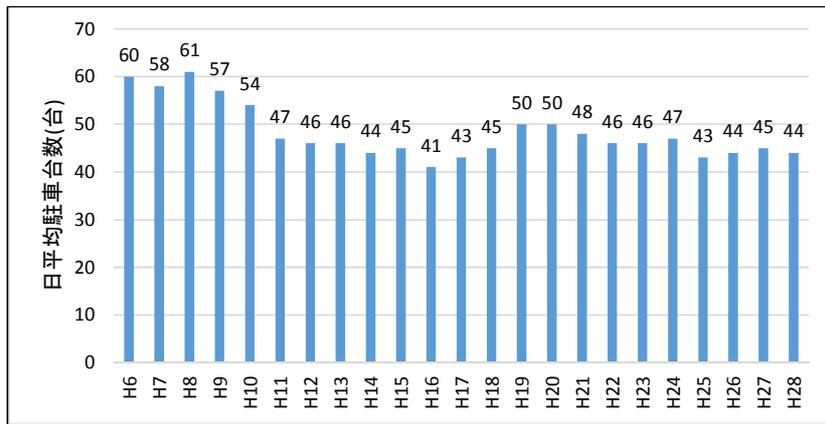
c 駐車場

■ 駐車場は、北口、南口ともに 30 分無料 (料金先払い→返金制) で、以降は 200 円 /24h で運用されています。

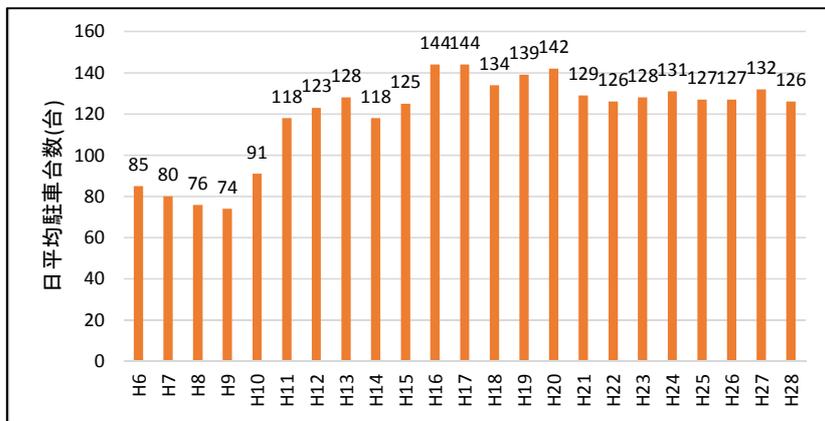
■ 北口駐車場は、日平均駐車台数が、近年 45 台前後で推移しており、駐車可能台数の 81 台に対して約 56%の利用率となっています。

■ 南口駐車場は、日平均駐車台数が、近年 130 台前後で推移しており、駐車可能台数の 216 台に対して約 60%の利用率となっています。

＜北口駐車場の日平均利用台数の推移＞



＜南口駐車場の日平均利用台数の推移＞



(出典) 光市都市政策課

＜駅前広場の交通状況写真＞

○北口



バス停



駐車場



駐輪場



送迎車両の様子

○南口



ロータリー



バス乗降場



タクシープール



駐車場



駐輪場（東側）



駐輪場（西側）



送迎車両の様子



朝・夕の通過交通の車列



通過交通の様子

### 3 光駅周辺地区の課題

#### (1) 光駅周辺地区の特長・将来性 (◎…Good!) と問題点・懸念 (■…Bad!)

■ 前項の現状を踏まえ、特長や将来性 (良いところ、将来に希望が持てる場所) と問題点や懸念 (改善を要する場所、今後に懸念がある場所) の両面について、4つの分野別に整理します。

#### ア 人口について

- 市全体で人口減少や少子高齢化が進む中、駅周辺地区においても将来、急激に人口密度の低下が予測されるなど、一層の地域の活力低下や人のつながりの希薄化が懸念されます。
- ◎ 本地区北側に位置する虹ヶ丘団地は、本市で最も人口が集中しているエリアであり、本地区は“にぎわい”の創出に必要な人口の集積があります。

#### イ 土地利用・建物について

- 光駅の南北の地形には高低差があるとともに、その連絡は老朽化が進む跨線橋や駅から離れた道路に限られており、鉄道でまちが分断されている状況です。
- 本地区は地価の下落傾向が続いており、周辺不動産の資産価値やまちの魅力低下につながる懸念があります。(地価下落の要因は、人口減少など様々なものが考えられます。)
- ◎ J R 山陽本線南側は現状で2階建て程度の建物が多く、空地の増加や都市機能の集積に向けて、今後、土地の高度利用の可能性がります。

#### ウ 都市機能について

- 地区内には、一定の商業機能や医療機能などが立地していますが、現状では都市機能が集積しているとはいえない状況です。
- ◎ 交番が本地区全体の安全・安心の面で、大きな支えになっています。
- 老朽化した施設を中心にバリアフリーへの対応が不十分であり、高齢者や身体等が不自由な方にとって、利用の大きな障害になっている部分があります。
- ◎ 全国有数の観光資源、白砂青松の虹ヶ浜海岸との連携は、魅力的な都市空間づくりという観点から、大きな将来性と可能性を秘めているといえます。
- ◎ J R 山陽本線北側には本市最大の居住地である虹ヶ丘団地が立地していますが、瀬戸風線の整備や光総合病院の移転新築、駅周辺地区の拠点整備などの今後の都市構造の変化に伴い、生活環境の大きな変化が予想されます。

## 工 交通について

- B** 本市は通勤・通学地の移動手段として自家用車への依存度が高く、公共交通を利用する人が少ない状況であり、今後、公共交通のサービス維持が困難になるほか、交通弱者をはじめとした移動利便性の低下が懸念されます。
- ◎ 都市計画道路瀬戸風線の整備や光総合病院の移転などにより、近い将来、本地区を取り巻く交通環境は大きく変化することが見込まれ、交通結節点・交通拠点としての飛躍が期待されます。
- ◎ 本地区を経由する東西方向のバスは運行便数が多く、一定の高い利便性を有しています。
- B** 一方、バス停が3箇所分散し、利便性の低下を招いています。
- B** 南北の駅前広場においては、送迎用の駐車スペースが不十分で路上停車などが多発しているほか、南口においては通過交通の流入などもあり、特に朝夕ラッシュ時の安全性や送迎の利便性には懸念があります。
- B** 南口の駐輪場は2箇所に分かれているとともに、利用台数が超過することもあり、概ね混雑している状況では、路上駐輪など利用マナーの低下も懸念されます。
- ◎ 南北の駐車場は、駐車可能台数に対して日平均駐車台数が6割弱と、駐車場の規模や土地の有効活用について十分に検討する余地があります。

## (2) 光駅周辺地区の課題

■ これまで整理した上位・関連計画における位置付けや、地区をとりまく現状、また、現状を踏まえた地区の特長や将来性、問題点や懸念を勘案し、7つの視点から光駅周辺地区の課題を整理します。

### ア 時代の潮流の把握と対応

本地区を取り巻く環境は、将来見込まれる人口減少や少子高齢化の進行などの人口構造の変化に加え、都市計画道路瀬戸風線の整備や光総合病院の移転などによる都市構造、人口流動、交通環境などの大きな変化が見込まれ、長期的な視点から重要な過渡期を迎えています。

今後、本地区には、“地域集約型都市構造”における“都市拠点地区※”として、都市機能の集積や高度化等が求められるとともに、変わりゆく市民ニーズも十分に踏まえた対応が重要となります。

そのため、これからの拠点整備にあたっては、こうした時代の潮流を的確に把握し、将来を見据えた本市の玄関口としてふさわしい魅力ある拠点づくりを目指す必要があります。

※都市拠点地区…交通機能や環境整備を進め、都市機能の集積と高度化を図る地区  
(光市都市計画マスタープランなどで位置付け)

### イ 誰もが安心して利用できる環境整備

高齢化の進行に伴い、バリアフリー※の重要性は高まる一方で、本地区に存在する各種施設は老朽化が進んでおり、バリアフリーに対応する施設は一部に限られています。

今後の拠点整備を進めるにあたっては、国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の趣旨を十分に踏まえ、旅客施設をはじめとした駅周辺の都市施設も含めたバリアフリーのあり方を総合的に検討するとともに、都市機能の整備や既存施設の改修、ソフト・ハードの両面からバリアフリーの環境づくりを進めるなど、「共生社会」の理念に沿って誰もが不自由なく利用できる空間づくりを進めていく必要があります。

また、防犯などの面からも安心して利用できる環境整備が求められます。

※バリアフリーには、「物理的なバリアフリー」と「心のバリアフリー」があります。

### ウ 光駅南北地区の連携強化

光駅は多くの市民や来訪者が利用する主要交通結節点※であるとともに、駅南側の商業地と、駅北側の住宅地を連絡する機能を有しています。しかし、地形上、駅の南北には高低差があり、現在は階段を伴う虹ヶ丘跨線橋でのみで接続されていることから、南北地域の円滑な連携が不十分な状況です。また、同跨線橋は老朽化も進行し、安全面上の懸念も生じています。

そのため、同跨線橋の架け替えを前提とし、さらに、鉄道事業者との連携・協力のもと駅舎と一体となった整備のあり方について検討を深め、効果的、効率的に安全性の確保と南北地域の連携の強化を図っていく必要があります。

※光市地域公共交通網形成計画において、光駅は主たる交通の拠点となり、主要幹線同士、主要幹線と幹線・支線の乗継が行われる“主要交通結節点”に位置付けられています。

## エ 主要交通結節点としての機能向上

光駅周辺地区においては、鉄道はもとより、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩など様々な交通が交差、接続しています。「光市地域公共交通網形成計画」では、本地域を「主要交通結節点」として、「主たる交通の拠点となり、主要幹線同士、主要幹線と幹線・支線の乗継が行われる」場所として位置付けられています。

こうした位置付けを踏まえつつ、本市・本地区をとりまく環境の変化を見据えた上で、本地区にふさわしい利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを構築していく必要があります。

一方では、市民の移動における交通手段については、自家用車への依存率が高く、公共交通の利用者が少ない状況にあり、引き続き、一定の交通弱者の移動利便性を確保するためには、自家用車が利用しやすい環境づくりと公共交通の利便性向上、利用促進を両立し、主要交通結節点としての機能の向上を図っていくことが求められます。

## オ 周辺の美しい自然との調和

虹ヶ浜海岸は、白砂青松の美しい景観を有し、夏季には多くの海水浴客が訪れる本市の主要な観光地であり、現在でも本地区は、「虹をあしらった駅舎」や「松の植栽」、「なぎさへの道」などを通して、海岸に近接した独特の情緒を感じ取ることができます。

今後、拠点整備を通して、本地区が本市の顔として、より一層、魅力ある都市空間となっていくためには、大きな強みである美しい景観、観光資源とのつながりを、これまで以上に意識した空間づくりが求められます。

## カ “にぎわい”あふれる空間づくり

現在、光駅周辺には商業施設や宿泊施設、医療機関など一定の都市機能が立地していますが、どの機能も“集積”といえる状況にはありません。また、多くの市民が交流する場や施設はほとんど立地していない状況です。

そのため、本地区においては、都市機能の集積による“にぎわい”の創出とその継続に向けて、多くの人が集い交流する場を確保するとともに、多面的な役割を担う緑地などの環境整備や、拠点整備と一体となった商業のあり方についても検討するなど、時代の潮流や市民のニーズ等も踏まえた創意工夫のあるまちづくりが求められています。

## キ 協働と連携による都市拠点づくり

光駅周辺地区のまちづくりを進めるにあたっては、行政だけでなく、市民、地域住民をはじめ、専門家、事業者、関係団体、地権者等、多くの知恵と力の協働・連携が不可欠です。

構想の策定段階から事業の完了、将来の維持管理まで見据え、多様な主体が連携して本拠点整備に関われるよう、必要な意識の醸成を図りつつ、「チーム光市」の総力を挙げて未来につなぐ拠点整備となるよう、取り組む必要があります。



エリア全体

・緑の空間（海岸を含む）に囲まれた美しい景観を有している。  
・段差、（横断）歩道、点字ブロック、案内板、音声サインなどのバリアフリー化が不十分。



9 北口駐車場



新光総合病院

新光総合病院南東側外観イメージ

新光総合病院（H31年度中の開院予定）建設工事中。  
駅-病院間の交通アクセスが課題。（駅から車で約3分）



8 北口駐車場付近

北口のバス停付近。  
送迎車両が停車するスペースとなっています。



13 瀬戸風線方面

道が抜けると北口の交通模様が大きく変わる見込み。  
概ね10年後の開通が目安（県説明）。



5 旧シルバー人材センター跡地

北口駐輪場の西側に隣接する市有地。  
約900㎡。現在は、活用されていない。



7 北口駐輪場



6 北口側のまち並み

スーパーやコンビニエンスストア、金融機関などの商業施設や宿泊施設があり、一定の都市機能が集積。



10 虹ヶ丘跨線橋

昭和42年建築、幅3m、長さ約90m。老朽化しており、平成28年度に最低限の改修を実施



11 南口駐輪場（東側）



2 南口駐輪場（西側）



4 南口駐車場

敷地：約5,700㎡、駐車可能台数：216台。  
最西端から駅舎までは約250mで、徒歩3分。



通過車両の行列

朝夕は特に多くの送迎車両や通過車両が進入。  
通学で小学・中学・高校生も多く利用する空間。



12 松の植栽

松の植栽や虹をあしらった駅舎、モニュメントなどが独自の魅力を醸し出している。



1 虹ヶ浜海岸

駅までまっすぐ

浜から駅舎が見えるほどの距離（約370m、徒歩4分半）。  
花火大会には市内外から多くの観光客（約8万人）が来訪。



花火大会の人流